



## **TOELICHTING**

**“Ede, ENKA Noord-West, plandeel noord”**

## INHOUDSOPGAVE

|                                                       |           |
|-------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. INLEIDING .....</b>                             | <b>3</b>  |
| 1.1. AANLEIDING .....                                 | 3         |
| 1.2. LIGGING LOCATIE .....                            | 3         |
| 1.3. PROCEDURE .....                                  | 3         |
| 1.4. LEESWIJZER .....                                 | 4         |
| <b>2. PLANBESCHIJVING .....</b>                       | <b>5</b>  |
| 2.1. PLANMETHODIEK .....                              | 5         |
| 2.2. STEDENBOUWKUNDIGE OPZET .....                    | 5         |
| 2.3. BEELDKWALITEITSPAN ENKA NOORDWEST .....          | 6         |
| 2.4. PROGRAMMA EN BEELDKWALITEIT PER DEELGEBIED ..... | 7         |
| <b>3. BELEIDS- EN WETGEVINGSKADER .....</b>           | <b>10</b> |
| 3.1. INLEIDING .....                                  | 10        |
| 3.2. RIJKSBELEID .....                                | 10        |
| 3.3. PROVINCIAAL BELEID .....                         | 13        |
| 3.4. GEMEENTELIJK BELEID .....                        | 15        |
| 3.5. CONCLUSIE BELEID .....                           | 18        |
| <b>4. ONDERZOEK EN RANDVOORWAARDEN .....</b>          | <b>19</b> |
| 4.1. BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING .....                | 19        |
| 4.2. BODEM .....                                      | 24        |
| 4.3. WATER .....                                      | 25        |
| 4.4. ECOLOGIE .....                                   | 27        |
| 4.5. ARCHEOLOGIE .....                                | 30        |
| 4.6. CULTUURHISTORIE .....                            | 31        |
| 4.7. VERKEER EN PARKEREN .....                        | 35        |
| 4.8. GELUID .....                                     | 37        |
| 4.9. LUCHTKWALITEIT .....                             | 37        |
| 4.10. EXTERNE VEILIGHEID .....                        | 41        |
| 4.11. HOOGSPANNINGSLIJNEN, KABELS EN LEIDINGEN .....  | 43        |
| 4.12. (BRAND-)VEILIGHEID .....                        | 44        |
| 4.13. GROEN .....                                     | 45        |
| 4.14. ENERGIE .....                                   | 47        |
| 4.15. TRILLINGEN .....                                | 47        |
| 4.16. MILIEUEFFECTRAPPORT .....                       | 49        |
| <b>5. UITVOERBAARHEID .....</b>                       | <b>52</b> |
| 5.1. ALGEMEEN .....                                   | 52        |
| 5.2. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID .....                | 52        |
| <b>6. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING .....</b>           | <b>53</b> |
| 6.1. INLEIDING .....                                  | 53        |
| 6.2. PLANSYSTEMATIEK .....                            | 53        |
| 6.3. BESTEMMINGSPLANREGELS .....                      | 53        |
| <b>7. INSPRAAK, VOOROVERLEG EN ZIENSWIJZEN .....</b>  | <b>56</b> |
| 7.1. INSPRAAK & (VOOR)OVERLEG .....                   | 56        |
| 7.2. PARTICIPATIE .....                               | 58        |
| <b>8. HANDHAVING .....</b>                            | <b>59</b> |
| 8.1. ALGEMEEN .....                                   | 59        |
| 8.2. HANDHAVINGSPROCEDURE .....                       | 59        |

# Toelichting

Als bedoeld in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening

## 1. Inleiding

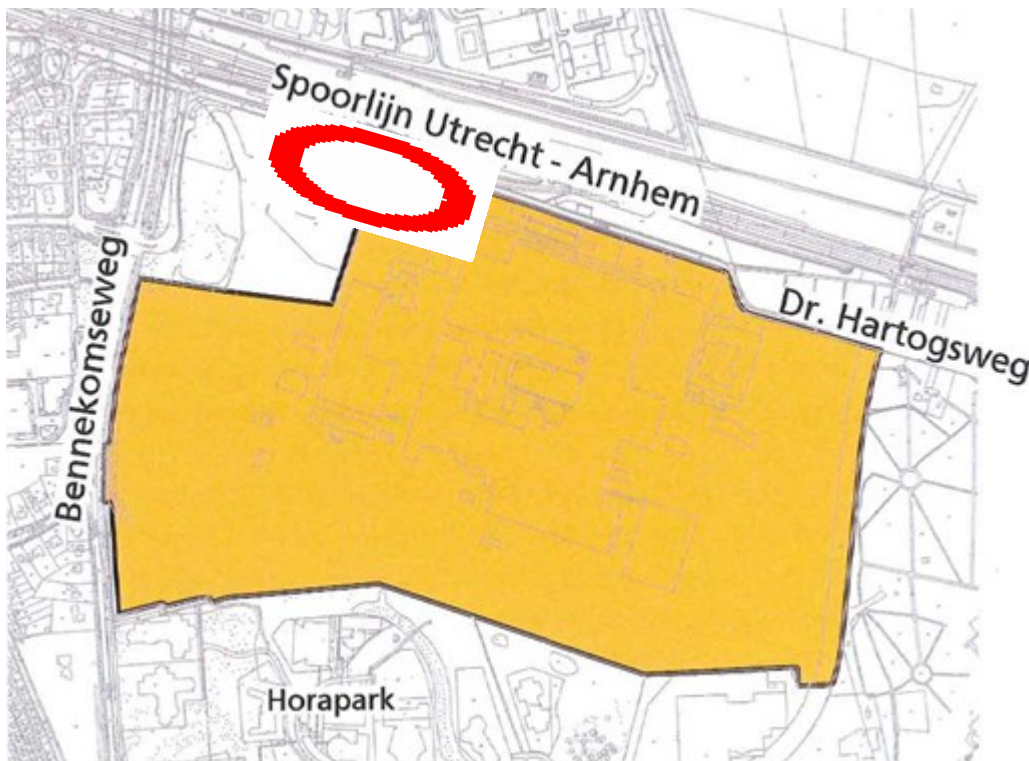
In dit hoofdstuk worden de aanleiding voor de herziening van het bestemmingsplan, de ligging van het plangebied en het geldende bestemmingsplan aangegeven. Tot slot wordt een toelichting op de procedure gegeven en is een leeswijzer opgenomen.

### 1.1. Aanleiding

Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld om 201 appartementen en 404 m<sup>2</sup> bvo commerciële plint op de begane grond en een paviljoen mogelijk te maken.

### 1.2. Ligging locatie

Het plangebied ligt ten oosten van de Bennekomseweg en ten zuiden van de Dr. Hartogsweg in het zuidoosten van Ede.



Figuur 1: Globale ligging plangebied binnen ENKA-terrein

### 1.3. 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 6 weken. Hierover zal worden gepubliceerd in Ede Stad, de Staatscourant en via de digitale weg. In die periode wordt een ieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen op het plan. De

gemeenteraad beoordeelt of de zienswijzen ontvankelijk zijn en of zij tot aanpassingen van het plan leiden. Vervolgens stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan definitief vast.

#### **1.4. Leeswijzer**

In hoofdstuk 1 wordt een inleiding op het plan gegeven. In hoofdstuk 2 wordt de gekozen planmethodiek beschreven, een beschrijving van de bestaande situatie en de ontwikkeling en het geldende en nieuwe bestemmingsplan. 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. Stedenbouwkundige opzet

Het plangebied ENKA is een voormalig industrieterrein dat ontwikkeld wordt als nieuwe wijk waarin het behoud en de herstructurering van de industriële monumenten als kans aangegrepen worden om een specifieke plek te ontwerpen om te wonen, te werken en te recreëren. De cultuurhistorische waarde van een aantal gebouwonderdelen en de ligging aan de Veluwe, maakt het projectgebied tot een in potentie belangrijk gebied voor de stad Ede.

Bouwen in en aan het ENKA terrein vraagt om de analyse van de aanwezige karakteristieken, én een intelligente 'ingreep', die zowel de huidige kwaliteiten van het terrein en de omgeving versterkt, als nieuwe kwaliteiten toevoegt.

Het bouwen aan het nieuwe ENKA terrein neemt vele jaren in beslag. Fasering en beheersbaarheid van de fasering zijn een belangrijk onderdeel van de bouwwerkzaamheden van dit project.

In 2009 is een stedenbouwkundig plan gemaakt voor het hele plangebied van ENKA. Hierin zijn de uitgangspunten, ambities, doelstellingen en bebouwingscontouren in belangrijke mate vastgelegd. In het stedenbouwkundig plan wordt in de spoorzone en ENKA Noord-West ingezet op een landschappelijke ontwikkeling, waarbij vanaf het spoor het zicht op de noordgevel van het carré gewaarborgd blijven en het landschap zich opent richting de Veluwe in het oosten.

Qua bebouwing wordt hier ingezet op een veel stedelijker, compacter gebouwd, programma dan in de overige deelgebieden op ENKA. Het programma rond de vervoersknoop zal grotendeels bestaan uit appartementen met een beperkt commercieel programma in de plint en statige stadswoningen met tuin.

Het bestemmingsplan 'Ede, ENKA Noord-West, plandeel noord' geeft samen met het beeldkwaliteitsplan 'ENKA Noordwest' nadere uitwerking aan het stedenbouwkundig plan.

Het plangebied wordt in het noorden afgebakend door een langgerekte smallere groene parkzone tussen het spoor en het woongebied ENKA. Het Veluwegroen krijgt meer ruimte vanaf het Poortgebouw richting het oosten tot aan de Veluwe. In het oosten grenst het gebied aan de karakteristieke westgevel van de ENKA fabriek en in het westen aan het Stationsgebied met het op te richten P&R gebouw en het busplein. De zuidelijke plangrens wordt gevormd door de zuidelijke bebouwingswand die het hellende plein tussen busplein en Westhal begrensd.



Figuur 2: Afbakening plangebied

### 2.3. Beeldkwaliteitsplan ENKA Noordwest

#### Algemeen

Tegelijk met het bestemmingsplan 'Ede, ENKA Noord-West, plandeel noord' is een uitgewerkt 'Beeldkwaliteitsplan ENKA Noordwest' opgesteld. Het 'Beeldkwaliteitsplan ENKA Noordwest' heeft, naast de vastlegging van de beeldkwaliteit, tevens een programmatische functie en dient mede als esthetische onderlegger voor de architecten. Het plan houdt de aandachtspunten uit het Stedenbouwkundig plan en de algemene Beeldkwaliteitsvisie uit 2009 in acht en toont hoe de principes in dit deelplan worden vertaald.

#### Essentiële uitgangspunten

Voor de opmaak van het beeldkwaliteitsplan Enka Noordwest zijn een aantal uitgangspunten essentieel. Het betreft:

- de beschermde cultuurhistorisch waardevolle gebouwde elementen,
- het aanwezige reliëf,
- de te ontwikkelen groenstructuur en
- de ontsluitingsstructuur.

#### Ordenende monumenten

Als monumentale bebouwing zijn de Westhal, het poortgebouw, het EHBO-huisje, de bitterzoutloods, het kantinegebouw en de twee schoorstenen aangemerkt. Deze onderdelen van de voormalige ENKA fabriek zullen als ordenende monumenten het plan vorm geven. Dit wil zeggen dat zichtlijnen, structuurlijnen, openbare functies, openbare ruimte gebruikt worden om de monumenten een plek te geven binnen het plan.

#### Reliëf en hoogteligging

Het reliëf in dit deelgebied is specifiek. Het station, de tunnel onder het spoor en de Bennekomseweg bepalen het laagste punt, de Westhal het hoogste punt. Tussen beiden zit meer dan 4,5 meter hoogteverschil wat op geleidelijke manier opgevangen dient te worden.

Het busplein heeft een hellend karakter en bereikt het hoogste peil ter hoogte van het ENKA plein.

Het ENKA plein, ten oosten van het busplein, ligt 1,25 meter hoger en vormt duidelijk een ander plein met een eigen karakter. Het hoogteverschil tussen beiden wordt opgevangen door trappartijen en hellingbanen. Het hoger gelegen ENKA plein zelf heeft ook een hellend karakter en kent tot aan de Westhal een hoogteverloop van 3 meter.

#### *Verbinding tussen station en Carré*

Een belangrijke opgave is het vorm geven van de verbinding tussen station en ENKA fabriek. Vanaf het station wordt een logische verbinding ontworpen richting het poortgebouw van de ENKA fabriek, de toegangspoort/voordeur van het fabriekscomplex. De verbinding loopt via de onderdoorgang onder de sporen, over het busstation en een hellende Veluwetuin naar de Westhal en het poortgebouw. Via het poortgebouw sluit de verbinding aan op het netwerk van pleinen in het carré. De verbondenheid tussen de fabriek en het spoor is niet enkel ingegeven vanuit een historisch perspectief, maar vormt ook een toekomstgerichte duurzame verbinding tussen een nieuwe woonwijk en het nationale openbaar vervoersnet. De hellende tuin vormt de rustige evenknie van het rumoerige busplein. Een plek om even tot rust te komen in een paviljoen, op het terras en een plek om te wonen, dicht bij het station en dicht bij de groene Veluwe.

#### *De groenstructuur, de Veluwe voelbaar aanwezig langs de Bennekomseweg/Parklaan en het station*

Het landschap vormt de basis voor een goed gestructureerde woonwijk. Enerzijds wordt het landschap op het ENKA-terrein vorm gegeven door landschappelijke kwaliteiten uit de omgeving, anderzijds door aanwezige landschappelijke kwaliteiten op het terrein zelf.

Ten noorden van het plan wordt het groen parallel aan het spoor op het niveau van de oude ENKA fabriek vóór het Carré langs doorgetrokken tot aan het station. Door deze groene verbinding is het zicht vanaf het spoor op de noordelijke fabrieksgevel gegarandeerd en wordt het groen tot diep in het plan doorgetrokken. Een deel van het plan presenteert zich met de 'achterzijde' naar het spoor. Deze achterzijde is vorm gegeven door een parkeerterrein, ingekleed in het groen. Het groen op het parkeerterrein dient te waarborgen dat niet de gebouwen, maar de sluier van Veluwegroen de boventoon vormt.

## **2.4. Programma en beeldkwaliteit per deelgebied**

### **Deegebied H**

Het bouwveld van deelgebied H wordt opgedeeld in minimaal twee afzonderlijke bouwblokken zodat een goede bouwkorrel ontstaat welke zich verhoudt tegenover het station, de p&r en de Westhal. Voor deelgebied H wordt een basishoogte van 5 tot 6 bouwlagen (hoeken) voorzien. Incidenteel en op de hoeken van de bouwblokken kan een 6de laag opgenomen worden ter ondersteuning van de volumewerking. Alleen ter plaatse van het Busstation bestaat de hoek uit 7 bouwlagen. Dit komt voort uit de verdiepte ligging van het Busplein ten opzichte van de Westhal.

In het deelgebied komen maximaal 201 woningen.

In de bouwblokken is een openbare parkeeroplossing op maaiveld voorzien, gelegen aan de spoorzijde van beide bouwblokken.

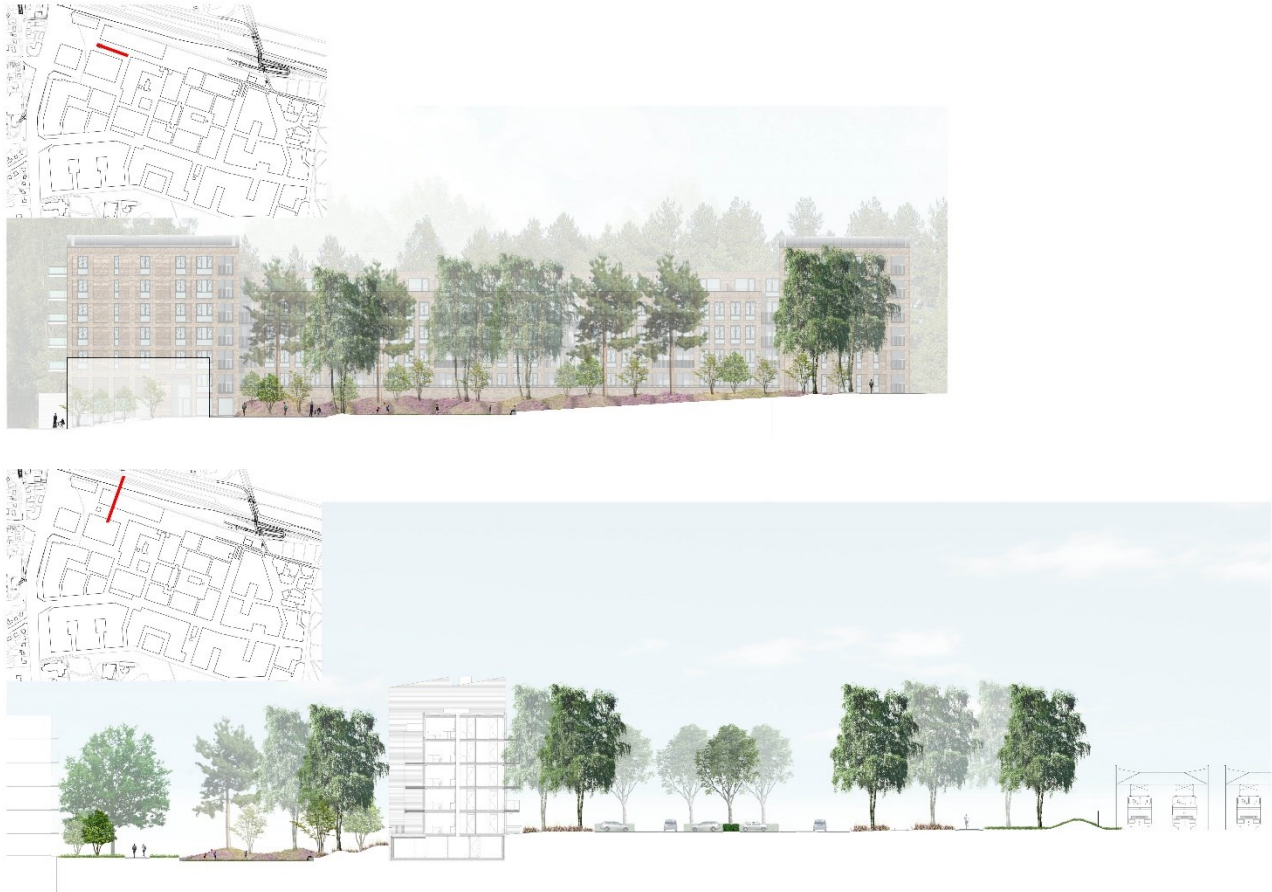
De westzijde van het bouwveld grenst aan het busplein. Een druk en dynamisch plein waar bezoekers aankomen en weer verder reizen. Hier is de gevel representatief, kwalitatief hoogwaardig en bevat bij voorkeur bijzonder programma in de plint.

Ter plaatse van de westgevel wordt de verbinding van het busplein naar het fietspad en de perrons van het station gekenmerkt door een hoogteverschil van 4m. Dit hoogteverschil dient in het openbaar gebied tegen de gevel te worden opgevangen in een trappartij. Hier ligt een belangrijke uitwerkingsopgave, waarbij zowel de representativiteit van de gevel als de privacy van bewoners moet worden geborgd.

Het zuidelijke deel van het bouwveld dient opgedeeld te worden in twee delen. Een westelijk en een oostelijk bouwdeel. Het westelijke deel grenst aan het hellende plein, dat van oost naar west een hoogteverloop van 3m kent. Hierdoor is het realiseren van een directe uitwisseling tussen het gebouw en hellend plein d.m.v. entrees en/of gevelopeningen lang niet overal mogelijk zijn. Omdat het plein een belangrijke publieke functie als verblijfs- en verkeersruimte is het realiseren van een levendige en representatieve gevel aan het plein van belang. Hier ligt een belangrijke ontwerp-opgave. Het ontwerp moet de uitwisseling en het contact tussen het gebouw en plein in voldoende mate borgen. Op plekken waar dit niet mogelijk is, wordt de plint integraal onderdeel van de groene inrichting van het plein. Belangrijk is dat lange hoge blinde muren aan het plein



worden voorkomen. In het algemeen geldt dat overgangen tussen privé en openbaar zorgvuldig en met aandacht voor het bovenstaande moeten worden vormgegeven.



**Figuur 3 en 4: Impressie toekomstige situatie**

De oostzijde van het bouwveld grenst aan de noordelijke groenstrook met haar landschappelijke kwaliteiten. De relatie tussen de Veluwe, het spoor en de ENKA fabriek staan in deze zone voorop. De bebouwing is representatief en kwalitatief hoogwaardig. De directe uitwisseling tussen gebouw en de landschappelijke zone is een kans. Aan deze zijde dient bijzondere aandacht besteed te worden aan de overgang tussen gebouw en landschap.

De noordzijde van het bouwveld is geluidsbelast en ligt in de schaduw. Hier wordt een belangrijk deel van het parkeren opgelost op een groen binnenterrein. Ontwerpuitgangspunt is om het binnenterrein zo landschappelijk mogelijk in te richten met Veluwegroen. Hierdoor worden het parkeren en de noordgevel van het bouwveld deels aan het zicht onttrokken door Veluwegroen, waardoor het zicht op de oorspronkelijke fabriekshal en het Veluwegroen hier de prominente beeldbepalende elementen blijven. Omdat deze zijde een belangrijke zichtlocatie vormt vanuit de trein is de representativiteit van die delen van de noordgevel die in beeld springen, zoals de kopgevels, belangrijk.

### **Het Paviljoen**

Als brandpunt wordt op het kruispunt van het busplein en het hellende stedelijke plein een paviljoen voorzien. Het paviljoen biedt ruimte aan een horecavoorziening al dan niet in combinatie met een publieke functie(s). Het paviljoen is aan de zijde van het hellende plein max. 1 bouwlaag hoog. De bevoorrading vindt plaats vanaf het busplein. De laad-en loszone is een ondergeschikt element in de gevel.



### **Architectuur en openbare ruimte**

Tot slot gaat het beeldkwaliteitsplan nader in op belangrijke ontwerpthema's in de architectuur en buitenruimte, die aan bod dienen te komen en formuleert hiervoor het toetsingskader. Voor de architectuur gaat het om:

- Beeldkwaliteitsthema's en tijdsbestendigheid
- Percellering
- Verticale geleding
- Plinten
- Buitenruimtes
- Materiaal en detaillering
- Daken, technische ruimtes en liftopbouwen
- Galerijen
- Reclame

Voor de openbare ruimte gaat het om:

- Stedelijke verblijfsruimte
- Netwerk van openbare ruimte en verbindingen
- Groen en water
- Materiaal en detaillering
- Meubilair en verlichting

### 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):

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

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

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.

### **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*

De realisatie van de appartementen is, als onderdeel van het woningbouwplan ENKA, opgenomen in het gemeentelijk woningbouwprogramma/ Integraal Portefeuillemanagement Woningbouw (IPW). Het complex zal bestaan uit betaalbare sociale huurappartementen en voorziet daarmee in een enorme behoefte (Woonvisie (2015), Beleidsnotitie betaalbare huur- en koopwoningen (2019)). Daarnaast is de voorgenomen ontwikkeling onderdeel van het woningbouwplan ENKA, dat grenst aan de Veluwe. Het plan is gelegen naast het belangrijke intercystation Ede-Wageningen (inclusief voorzieningen) en het busstation. Tevens is winkelcentrum Spindop/Parkweg op korte afstand gelegen. Daarnaast wordt het gebied ENKA in de nabije toekomst voor de auto direct ontsloten op de A12 door aanleg van de 'Parklaan'. Het vormt daarmee ook een interessante woonlocatie ook voor mensen die zijn gericht op het kenniscluster food en de foodbusiness (Wageningen UR, Campus Wageningen, in ontwikkeling zijnde World Food Center).

Dit leidt tot de conclusie dat de ontwikkeling in lijn is met de uitgangspunten van de laddertoets.

### **3.2.4. 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, vijfde 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.

### **3.2.5. 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 cultuurgoederen 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.

### **3.2.6. MONUMENTENWET (1988)**

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. De Monumentenwet is tevens het wettelijk kader voor de bescherming van bekende en te verwachten archeologische waarden en archeologische rijksmonumenten. De doorwerking in dit bestemmingsplan is elders beschreven.

### **3.2.7. ENERGIE**

Rijk, provincie, waterschappen en gemeenten hebben met uiteenlopende maatschappelijke partijen het klimaatakkoord ondertekend. Hierin zijn afspraken gemaakt over reductie van de uitstoot van broeikasgassen, energiebesparing en een vergroting van het aandeel duurzame energie. Zo moet in 2030 de uitstoot van CO<sub>2</sub> met 49% zijn gedaald. De doelstellingen en verantwoordelijkheden zijn met het inwerkingtreden van de Klimaatwet juridisch verankerd. Voor de gemeente Ede als ondertekenaar van het Gelders Energie Akkoord geldt een bijdrage aan de Gelderse ambitie van 55% CO<sub>2</sub> reductie.

De energieprestatie die vereist is voor nieuwbouw (woningen en utiliteit) wordt weergegeven via de EPC-eis uit het Bouwbesluit. De EPC-eisen zijn voor het laatst aangescherpt per 1 januari 2015. Er komt geen aanscherping van de EPC-eisen meer. Deze eis wordt namelijk per 1 januari 2021 vervangen door de invoering van de eisen voor bijna energie neutrale gebouwen voor alle nieuwbouw (BENG). In deze score wordt uitgegaan van een maximale energiebehoefte, een maximaal aandeel fossiel en een eis m.b.t. minimaal aandeel hernieuwbare energie.

De Milieu Prestatie Gebouwen (MPG) is bij elke aanvraag voor een omgevingsvergunning voor nieuwbouw verplicht. De MPG geeft aan wat de milieubelasting is van de materialen die in een gebouw worden toegepast. Het gaat hierbij naast nieuwe woongebouwen ook om nieuwe kantoorgebouwen (en nevenfuncties) die groter zijn dan 100 m<sup>2</sup>. Omdat de Energieprestatiegarantie (EPG) steeds lager wordt, wordt de MPG van een gebouw steeds belangrijker als maat voor de duurzaamheid. Er wordt landelijk gewerkt om ook het aandeel circulaire materialen in de MPG-score te integreren. Want in 2030 moet het aandeel circulaire materialen stevig zijn toegenomen.

Aardgasvrij bouwen is met ingang van 1 juli 2018 wettelijk verplicht. De nieuwe wet heeft tot gevolg dat er geen bouwvergunningen meer worden afgegeven voor nieuwbouw (woningen en utiliteit) die aangesloten wordt op een aardgasnet. Deze verandering geldt voor alle kleinverbruikers (max 40 m<sup>3</sup> gas/uur), zoals woningen en kleine bedrijfsgebouwen.

### 3.3. Provinciaal beleid

#### 3.3.1. OMGEVINGSVISIE GAAF GELDERLAND

De Omgevingsvisie Gaaf Gelderland is door Provinciale Staten vastgesteld op 19 december 2018. De Omgevingsvisie Gaaf Gelderland is op 1 maart 2019 in werking getreden. Voor het project zijn de volgende thema's van belang:

##### Natuur- en landschapsbeleid

De provincie spant zich in voor een compact en hoogwaardig stelsel van onderling verbonden natuurgebieden en behoud en versterking van de kwaliteit van het landschap. Het Gelders Natuurnetwerk (GNN) en de Groene Ontwikkelingszone (GO) worden beschermd tegen aantasting van de kern-kwaliteiten: dat zijn de natuurwaarden, de potentiële waarden en de omgevingscondities. Het GNN is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuur van internationaal, nationaal en provinciaal belang. Het uitgangspunt is dat in het GNN geen nieuwe initiatieven plaatsvinden, behalve ontwikkelingen van een groot algemeen of provinciaal belang of waarvoor geen alternatieven bestaan. In de GO is ruimte voor economische ontwikkeling in combinatie met een (substantiële) versterking van de samenhang tussen aangrenzende en inliggende natuurgebieden. De ecologische verbindingzones maken deel uit van de GO, evenals de weidevogelgebieden en de rustgebieden voor winter-ganzen. De provincie treft maatregelen vanwege de bescherming, de instandhouding of het herstel van biotopen, leefgebieden, een gunstige staat van instandhouding en het Natuurnetwerk Nederland. De provincie beschermt de achttien Natura2000 gebieden die in het GNN liggen. Verder richt het beleid zich op behoud van de basiskwaliteit van landschappen in Gelderland. Voor de landschappen van bovenregionale waarde geldt een beschermingsregime met kernkwaliteiten en met een juridisch vangnet in de verordening, zodat de provincie in gesprek kan komen indien het provinciaal belang in het geding raakt.

##### Milieubeleid

Een gezonde en veilige leefomgeving is de hoofdzaak van het milieubeleid. Dit vraagt om provinciaal beleid dat zorgt voor goede milieukwaliteit en veilige ruimtelijke keuzes. Gezondheidsschade, onacceptabele risico's en onaanvaardbare geur- en geluidhinder moeten worden voorkomen. Er wordt voldaan aan milieukwaliteitseisen. Spoedeisende bodemverontreiniging wordt gesaneerd. Ook is het van belang om op toekomstige ontwikkelingen te anticiperen, met name vanwege de energietransitie en klimaatverandering. Vooral in het stedelijk gebied kunnen de gevolgen hiervan van invloed zijn op de gezondheid. De provincie streeft naar een op gezondheid gerichte benadering van de kwaliteit van de leefomgeving en het milieu.

##### Woon- en leefomgeving

Om Gelderland voor mensen en bedrijven aantrekkelijk te houden, is de kwaliteit van de leefomgeving van groot belang. Bovendien draagt een goede kwaliteit van de leefomgeving bij aan gezondheid. Goed bereikbare voorzieningen, aansprekende evenementen, unieke cultuurhistorie, inspirerende culturele voorzieningen, een mooie natuur; het is allemaal van belang. Ook goed wonen hoort daarbij. Gelderland heeft op woongebied een bijzondere positie met uiteenlopende woonkwaliteiten, zowel stedelijke als landelijke. De Gelderse streken hebben ieder hun eigen aard, waar mensen zich thuis en verbonden met elkaar voelen. In onze groeiende Gelderse steden komen veel activiteiten samen. Tegelijkertijd investeren we in een vitaal platteland, juist als daar krimp plaatsvindt. Om het landschap open, groen en het voorzieningenniveau op peil te houden en leegstand te voorkomen, is bouwen binnen bestaand verstedelijkt gebied ons vertrekpunt. Wij geven de voorkeur aan het benutten van bestaande gebouwen. Wij gaan voor concentraties van bebouwing. Pas als er geen andere goede mogelijkheden zijn, breiden we uit aan de randen van onze steden of dorpen.

Woonwensen veranderen door de tijd en met de leeftijd. Mensen worden ouder, wonen steeds langer alleen en zelfstandig, worden steeds meer energiebewust en zijn mobieler dan vroeger, waardoor ze ook meer en makkelijker verhuizen. De dynamiek op de woningmarkt is groot, ook als gevolg van ontwikkelingen in de Randstad. Het grootste deel van de woningen die we in 2050 in Gelderland nodig hebben, staat er al. Maar deze woningen zijn niet klaar voor de toekomst en moeten aangepast of vervangen worden. Soms zijn zelfs tijdelijke woonvormen nodig, willen we snel in kunnen spelen op de vraag. Voor ons staat een goede balans tussen de vraag en aanbod van woningen in verschillende prijscategorieën voorop, ook voor specifieke doelgroepen. We hebben zorg en aandacht voor de woonbehoeften van alle Gelderlanders en maken hier

met onze partners afspraken over. Ook zijn de meeste woningen verre van energieneutraal en klimaatbestendig. Wij stimuleren innovaties op dit terrein, zoals het aardgasloos maken van bestaande woningen en het verduurzamen van woonwijken. Ook zijn wij met onze partners in gesprek over hoe we het vraagstuk van klimaat-adaptatie en wonen slimmer kunnen aanpakken. Voldoende groene ruimte, koele plekken, opvang van water in het licht van de klimaatverandering is immers van belang, zeker met het oog op de gezondheid van onze inwoners.

### **Waar we naar streven...**

Een duurzaam en divers woon- en leefklimaat, dat steeds weet te anticiperen op ontwikkelingen; dat is wat wij willen. Zo versterken wij de economische kracht en kwaliteit van leven in Gelderland: nu en in de toekomst.

### **Onze ambitie**

- Gelderland heeft een aanbod aan woningtypen en woonmilieus passend bij de diversiteit aan woningvraag; voor ieder een passende, duurzame woning. We benutten de bestaande bebouwde omgeving optimaal met voldoende ruimte voor klimaatadaptatieve maatregelen.
- Alle nieuwbouw wordt aardgasloos aangelegd en zoveel mogelijk circulair gebouwd. In 2035 zijn alle (bestaande) wijken van het aardgas.
- Woningen in Gelderland zijn in 2050 klimaatneutraal.

### **Onze aanpak**

- We gaan in gesprek met de Gelderse regio's en maken regionale afspraken over een goede balans tussen de vraag en het aanbod van woningen. We hebben specifieke aandacht voor de gemeentegrens overstijgende woonvraagstukken.
- We stimuleren innovaties in woonwijken op het vlak van duurzaamheid en het omvormen van bestaande gebouwen tot woonruimte.

#### **3.3.2. OMGEVINGSVERORDENING**

Met een omgevingsverordening stelt de provincie regels aan bestemmingsplannen van gemeenten. Provinciale Staten van Gelderland hebben op 24 september 2014 de Omgevingsverordening Gelderland vastgesteld. Op 19 december 2018 zijn de meest recente wijzigingen in de Omgevingsverordening vastgesteld. Deze wijzigingen zijn op 1 maart 2019 in werking getreden.

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

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

In de verordening is bepaald dat nieuwe woningbouwlocaties dienen te passen binnen de daarvoor opgestelde Woonprogramma's. In dit hoofdstuk is onderbouwd dat de woningbouwontwikkeling aansluit bij de actuele woningbouwvraag. Andere aspecten die aandacht krijgen in de omgevingsverordening zien op sectorale aspecten die in hoofdstuk 4 van deze toelichting nader worden besproken. Deze zijn ook in overeenstemming met de uitgangspunten van de omgevingsverordening.



### **3.3.3. REGIONALE WOONAGENDA 2.0/ WONINGBOUWAFSPRAKEN REGIO FOOD VALLEY**

De provincie Gelderland maakt met haar regio's kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwafspraken op basis van bevolkingsprognoses, inschatting van marktkansen en feitelijke realisaties in de afgelopen jaren. Deze afspraken zijn opgenomen in de Regionale Woonagenda 2.0 die begin 2018 is vastgesteld en voor de periode 2018 - 2021 geldt. In deze agenda zijn naast een set kwalitatieve afspraken en uit te werken thema's ook afspraken gemaakt over de te realiseren aantallen woningen per gemeente. Voor Ede is een bandbreedte opgenomen voor de periode 2017 - 2027 van circa 4500 - 5500 woningen. Daarbovenop is nog een extra woningbehoefte berekend voor de Regio Food Valley van ruim 800 woningen voor de overloop vanuit de Utrechtse regio. Een belangrijk deel hiervan komt voor rekening van de gemeente Ede.

De ontwikkeling van het appartementencomplex ENKA Noord-West is onderdeel van het woningbouwplan ENKA. Dit plan is opgenomen in het woningbouwprogramma voor de gemeente Ede, het zogenaamde Integraal Portefeuillemanagement Woningbouw (IPW). In het IPW zijn de woningbouwprojecten opgenomen die gaan voorzien in de berekende aantallen (inclusief fasering en voorgenomen typologieën).

### **3.4. Gemeentelijk beleid**

#### **3.4.1. 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.

#### **3.4.2. 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.

#### **3.4.3. WATERPLAN**

##### Watertoets

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

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

### Waterwet (Ww)

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

1. De inzameling van het afvloeiende hemelwater, voor zover de perceelseigenaar 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 & 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.

### Hemelwaterbeleid

In het Bouwbesluit 2012 is in artikel 6.18 aangegeven dat de perceelseigenaar de eerste verantwoordelijkheid heeft voor de opvang van hemelwater. De gemeente heeft hier eisen aan gesteld in het hemelwaterbeleid. In het hemelwaterbeleid "*In de weer met neerslag*" d.d. 6 maart 2007 zijn de doelstellingen ten aanzien van hemelwater uit het waterplan operationeel uitgewerkt. Afkoppeling van daken gebeurt bij voorkeur via zichtbare afvoer en infiltratie en wel om de volgende redenen:

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

### Grondwatervisie

De grondwatervisie is ook een operationele uitwerking van het waterplan van Ede. De grondwaterstand kan van nature langs de Veluweflank enorm fluctueren. Bovendien verwacht de provincie Gelderland in deze zogenaamde 'grondwaterfluctuatiezone' 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.

#### **3.4.4. HANDBOEK GROENSTRUCTUUR & GROENBELEID EDE**

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 Ede ligt in drie zones, de Gelderse vallei aan de westzijde, de overgangszone in het middengebied en het bos en bosrandzone (Veluwe) aan de oostzijde. Centraal voor Ede staat het versterken van deze zones in de beleving van de groenstructuur. Het versterken van de verschillende landschappelijke karakters en versterken van de groenvoorzieningen.

### 3.4.5. DUURZAAMHEID

De gemeente Ede hecht veel waarde aan duurzaamheid. Om te zorgen dat we kunnen blijven wonen in een schone, groene en gezonde leefomgeving. Duurzaamheid betekent bij de ontwikkeling van een nieuwe locatie onder andere dat voldaan moet worden aan wettelijke milieueisen, op het gebied van bijvoorbeeld bodem, lucht en geluid. Daarnaast betekent duurzaamheid aandacht voor water (o.a. waterberging, met het oog op de voortgaande klimaatverandering) en voor inrichting van de openbare ruimte (materiaalgebruik, verharding, groen, verlichting). Tot slot zijn circulariteit en energie/klimaat een speerpunten als het gaat om duurzaamheid.

Burgemeester en wethouders hebben in juli 2017 besloten dat nieuwe woningen in de gemeente in principe niet meer op het aardgasnet zullen worden aangesloten. Met de wettelijke plicht met ingang van 1 juli 2018 is deze beslissing niet meer actueel. Burgemeester en wethouders kunnen echter nog wel voor een gebied bepalen dat daar het verbod op aardgas niet geldt. Een dergelijke aanwijzing mag alleen gebeuren op grond van zwaarwegende maatschappelijke belangen. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Ede heeft echter besloten niet op voorhand gebruik te maken van de mogelijkheid om gebieden uit te sluiten van het verbod op aardgas.

Het aardgasvrij maken van gebouwen en het stimuleren van energiebesparing en duurzame energie past in de ambitie om in 2050 een energie neutrale gemeente te zijn. De weg hier naar toe heeft de gemeente Ede vastgelegd in de Routekaart Ede Energieneutraal. Om deze route succesvol af te leggen stimuleert de gemeente verdergaande reductie van de energiebehoefte, terugdringen van het gebruik van fossiele brandstoffen en de inzet van duurzame energie in plannen.

Voor de periode 2018-2022 betekent dit:

- een verdrievoudiging van het aantal zonnepanelen op daken binnen de gemeente. Binnen plannen en projecten kan hier vorm aan gegeven worden door:
  - o Optimale positionering van het gebouw t.o.v. de zon
  - o Dakconstructie voldoende sterk te maken voor het plaatsen van zonnepanelen / zonneboilers
  - o Integratie van zonnepanelen in de daken
  - o Het plaatsen van zonnepanelen / zonnecollectoren op het dak
- Toename van de opwekking van grootschalige duurzame energie (wind en zon) op basis van de “Wind- en Zonnewijzer; uitnodiging voor wind en zon” (2019)
- Besparing op de warmtevraag en een toename van het aandeel duurzame warmte. De wijze waarop dit per wijk wordt vorm gegeven legt de gemeente vast in haar Transitievisie Warmte (2021). Plannen en ruimtelijke ontwikkelingen dienen aan te sluiten op deze visie.
- Toename van het aandeel duurzame en schone mobiliteit door in plannen en bij ontwikkelingen rekening te houden met locatie en benutting van laadinfra t.b.v. elektrische voertuigen en het stimuleren van het fietsgebruik.
- Stimuleren van het sluiten van de grondstoffenkringloop door verdergaande toepassing van duurzame (innovatieve) materialen in gebouwen en omgeving via hernieuwbare grondstoffen, materialen met lagere CO2 emissie bij productie en groene daken en gevels.

De gemeente heeft bij verschillende bouwopgaven bovenstaande duurzaamheidsambities vertaald in een een GPR score van 8 of hoger of door een BREAAAM doelstelling te formuleren. Dit doel wordt opgenomen in een nota van uitgangspunten of een ontwikkelovereenkomst. Door de inzet van deze instrumenten stuurt de gemeente wel op de duurzame doelen maar niet op de maatregelen.

### **3.4.6. WOONVISIE EDE 2030**

De eind 2015 vastgestelde 'Woonvisie Ede 2030' benoemt de ambities voor het wonen in de gemeente Ede tot 2030. De ambities zijn uitgewerkt in een achttal sporen. Uitgangspunt is het minimaal realiseren van het woningbouwprogramma dat past bij de groeiprognoses in bevolking en huishoudens. De Woonvisie benoemt de volgende sporen:

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

De realisatie van de appartementen is, als onderdeel van het woningbouwplan ENKA, opgenomen in het gemeentelijk woningbouwprogramma/ Integraal Portefeuillemanagement Woningbouw (IPW). Daarmee scoort de ontwikkeling op spoor 1. Het complex zal bestaan uit betaalbare sociale huurappartementen en voorziet daarmee in een enorme behoefte. Het initiatief scoort hiermee hoog op spoor 3. Daarnaast is de voorgenomen ontwikkeling onderdeel van het woningbouwplan ENKA, dat grenst aan de Veluwe (spoor 7). Het plan is gelegen naast het belangrijke intercystation Ede-Wageningen (inclusief voorzieningen) en het busstation. Tevens is winkelcentrum Spindop/Parkweg op korte afstand gelegen. Het plan scoort daarmee ook hoog op spoor 6. Daarnaast wordt het gebied ENKA in de nabije toekomst voor de auto direct ontsloten op de A12 door aanleg van de 'Parklaan'. Het vormt daarmee ook een interessante woonlocatie ook voor mensen die zijn gericht op het kenniscluster food en de foodbusiness (Wageningen UR, Campus Wageningen, in ontwikkeling zijnde World Food Center/ spoor 8 Woonvisie).

### **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

#### *Toetsingskader*

Voor de realisatie / ontwikkeling van bedrijven in de nabijheid van een “gevoelige” functie (zoals woningen) en vice versa dienen op basis van wet- en regelgeving en jurisprudentie op het gebied van ruimtelijke ordening en milieu twee doelen gewaarborgd te zijn in het plan:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar voor gevoelige objecten (kan een goed woon- en leefklimaat worden gerealiseerd?);
- het tegelijk daarmee aan de bedrijven voldoende zekerheid bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen (worden rechten geschonden; worden de bestaande bedrijven niet onevenredig in hun bedrijfsvoering geschaad?).

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. Er kan eventueel (door middel van nader onderzoek) gemotiveerd worden afgeweken van de richtafstand uit de VNG-publicatie.

In de onderstaande tabel staan de richtafstanden per milieucategorie voor de omgevingstypen “rustige woonwijk” en “gemengd gebied”. De richtafstand wordt gemeten vanaf het bestemmingsvlak van de bedrijvenbestemming tot aan de bestemde gevel van een milieugevoelig object zoals een woning (rekening houdend met vergunningsvrij bouwen). Er kan eventueel (door middel van nader onderzoek) gemotiveerd worden afgeweken van de richtafstand uit de VNG-publicatie.

| <b>Milieucategorie</b> | <b>Richtafstand rustige woonwijk</b> | <b>Richtafstand gemengd gebied</b> |
|------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|
| 1                      | 10 m                                 | 0 m                                |
| 2                      | 30 m                                 | 10 m                               |
| 3.1                    | 50 m                                 | 30 m                               |
| 3.2                    | 100 m                                | 50 m                               |
| 4.1                    | 200 m                                | 100 m                              |
| 4.2                    | 300 m                                | 200 m                              |
| 5.1                    | 500 m                                | 300 m                              |
| 5.2                    | 700 m                                | 500 m                              |
| 5.3                    | 1.000 m                              | 700 m                              |

**Figuur 5: richtafstanden per milieucategorie**

In bijlage 5 van de publicatie VNG-publicatie ‘Bedrijven en milieuzonering’ wordt een stappenplan omschreven om de geluidhinder te beoordelen. Voor het gebiedstype ‘gemengd gebied’ gelden in stap 2 de volgende streefwaarden (etmaalwaarden):

- 50 dB(A) voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
- 70 dB(A) voor maximale geluidsniveaus exclusief piekgeluiden door aan- en afrijdend verkeer.

Als niet voldaan kan worden aan de streefwaarden, kan worden afgeweken van de bovengenoemde waarden tot onderstaande etmaalwaarden (stap 3):

- 55 dB(A) voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
- 70 dB(A) voor maximale geluidsniveaus exclusief piekgeluiden door aan- en afrijdend verkeer.

Voorwaarde bij bovenstaande stap 3 is echter dat gemotiveerd moet worden, waarom in de concrete situatie deze geluidsbelasting acceptabel wordt geacht, waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidsbelasting moet worden betrokken. Verder moet bij deze afweging mogelijke maatregelen worden betrokken. Gemeente Ede heeft geen geluidsbeleid, dat al een dergelijke geluidsbelasting voor bepaalde gebieden toestaat.

Naast de geadviseerde milieuzonering voor bedrijven op basis van de VNG-publicatie, kunnen er ook nog afstandscriteria uit specifieke milieuwet- en regelgeving gelden. Denk hierbij aan de Wet milieubeheer, de agrarische geurwetgeving en de veiligheidsregelgeving. Deze regelgeving geldt uiteindelijk als toetsingskader voor de toegestane milieueffecten. Ook deze afstandscriteria worden indien van toepassing meegenomen bij de beoordeling.

### *Beschouwing plangebied*

Het plan voorziet in het noorden van het plangebied in de realisatie van 201 appartementen (woningen). In het zuidwesten van het plangebied is op basis van de bestemming 'gemengd' het volgende gebruik toegestaan: informatiepunt, vergaderruimte, voorzieningen voor cultuur en ontspanning, horeca met bijbehorende terrassen in de vorm van snackbar, cafetaria, lunchroom, broodjeszaak, ijssalon, koffiehuis, hotel, restaurant, pannenkoekhuis, eetcafé en pizzeria. In het westen van de woonbestemming zijn op de begane grond dezelfde functies toegestaan in de bestemming met op verbeelding de functieaanduiding 'specifieke vorm van wonen - commerciële functie'.

### Omgevingstype gemengd gebied

De woningen zijn gelegen in een gemengd gebied vanwege de ligging langs hoofdinfrastructuur: het spoor Utrecht - Arnhem. Hier rechtvaardigt de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden. Geluid is voor de hanteren richtafstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend. Daarnaast liggen er ten westen en oosten van het plangebied percelen met verschillende vormen van functiemenging.

### Bestemming 'gemengd' in het plangebied

Het informatiepunt, de vergaderruimte en de horeca-activiteiten die in de bestemming 'gemengd' worden toegestaan vallen in milieucategorie 1. Voor de afstand tot woningen in een gemengd gebied geldt een richtafstand van 0 meter voor geluid en een richtafstand voor 10 meter voor geur (bij de horeca-activiteiten). Aan deze richtafstanden wordt voldaan.

Bij het gebruik van voorzieningen voor cultuur en ontspanning wordt bijvoorbeeld gedacht aan een atelier, creativiteitscentrum of een galerie, maar is verder niet gedefinieerd. In theorie biedt de niet verder gedefinieerde omschrijving 'ontspanning' ruimte voor activiteiten t/m milieucategorie 4.2. Gelet op het beperkte oppervlakte van het bestemmingsvlak is het zeer aannemelijk dat onder cultuur en ontspanning alleen functies zijn te realiseren die vallen onder milieucategorie 2. Daarbij gaat het om functies waarvoor geur niet van toepassing is en er voor geluid een richtafstand geldt van 10 meter tot aan de noordelijk gelegen woonbestemming. Aan deze richtafstand wordt voldaan.

### Specifieke vorm van wonen - commerciële functie in plangebied

Hiervoor gelden dezelfde uitgangspunten als hierboven voor de gemengde bestemming hierboven, met dit verschil dat de functies direct aansluiten op de woningbouw. Hierdoor moeten een aantal extra maatregelen worden genomen. Ten aanzien van geur van horeca wordt als voorwaarde in de planvoorschriften opgenomen dat de horeca over een doelmatige ontgeuringsinstallatie moet beschikken. De functies die onder cultuur en ontspanning vallen, worden daarnaast beperkt tot milieucategorie A van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Dit komt overeen met milieucategorie 1 en past aansluitend op woningbouw. Daarnaast wordt een voorwaarde opgenomen in de planregels vanwege mogelijke geluidsbelasting van de functies o.a. met betrekking tot de terrasfunctie bij de horeca en laden en lossen.

#### Gemengde bestemming ten zuiden van het plangebied

In het bestemmingsplan 'Ede, ENKA-terrein, De Fietser, Westhal' is het perceel ten zuiden (zuidoosten) van het plangebied bestemd als 'gemengd' en zijn de volgende relevante functies toegestaan:

- een fietsexperience center (milieucategorie 1, richtafstand geluid 0 meter);
- maatschappelijke en culturele voorzieningen (maximaal milieucategorie 2, richtafstand geluid 10 meter);
- kantoren (milieucategorie 1, richtafstand geluid 0 meter);
- diverse vormen van horeca met terrassen (maximaal milieucategorie 1, richtafstand geur 10 meter en geluid 0 meter);
- recreatieve voorzieningen, waaronder onder meer een sportschool, dansstudio, bowlingcentrum en biljartcentrum (maximaal milieucategorie 3.1, richtafstand voor geluid 30 meter);
- bedrijven (milieucategorie 1 in eerste rand van 10 meter vanaf bestemmingsvlak en maximaal milieucategorie 3.1 vanaf 10 meter van bestemmingsvlak; maximale richtafstand is 10 meter voor geur en 30 meter voor geluid);
- ambachtelijke dienstverlening (milieucategorie 1, richtafstand geluid 0 meter).

De afstand tussen de gemengde bestemming en de woonbestemming in het plangebied is 30 meter. Voor de toegestane functies in de gemengde bestemming wordt door deze afstand aan de richtafstanden (maximaal 30 meter) voldaan ten opzichte van de woningen in het plangebied.

#### Parkeergarage ten zuidwesten van het plangebied

In het bestemmingsplan 'Ede, OV-Knoop' (vastgesteld 15 juni 2017) is het perceel ten zuidwesten van het plangebied bestemd voor een parkeergarage met een maximale bouwhoogte van 13 meter. Een parkeergarage valt in milieucategorie 2 en er geldt een richtafstand van 10 meter voor de aspecten geur en geluid ten opzichte van woningen in een gemengd gebied. Aan deze richtafstanden wordt ruimschoots voldaan.

#### Busstation en taxistandplaats ten westen van het plangebied

In het bestemmingsplan 'Ede, OV-Knoop' (vastgesteld 15 juni 2017) is het perceel ten westen van het plangebied bestemd voor een busstation en taxistandplaats. De afstand tussen de bestemming busstation en taxistandplaats en de woonbestemming in het plangebied is circa 15 meter.

Een busstation (inclusief de taxistandplaats) valt in milieucategorie 3.2, waarbij voor het aspect stof een richtafstand geldt van 10 meter en voor aspect geluid een richtafstand van 50 meter ten opzichte van woningen in een gemengd gebied. Aan de richtafstand voor stof wordt voldaan. Aan de richtafstand voor geluid wordt niet voldaan. Om gemotiveerd van de richtafstand voor geluid te kunnen afwijken en toch een goed woon- en leefklimaat te kunnen garanderen is een akoestisch onderzoek opgesteld. Hierop wordt onder het kopje "onderzoek" nader ingegaan.

#### Stationsgebouw met bijhorende voorzieningen ten (noord)westen van het plangebied

In het bestemmingsplan 'Ede, OV-Knoop' (vastgesteld 15 juni 2017) is het perceel ten westen van het plangebied bestemd voor een stationsgebouw met bijhorende voorzieningen (zoals detailhandel en lichte vormen van horeca en de bevoorrading daarvan). Om de geluidscontouren die samenhangen met deze bestemming in beeld te brengen is een akoestisch onderzoek opgesteld. Hierop wordt onder het kopje "onderzoek" nader ingegaan. Met betrekking tot geur gaat het om voorzieningen in milieucategorie 1, waarvoor een richtafstand geldt van 10 ten opzichte van de woonbestemming in het plangebied. Aan deze richtafstand wordt voldaan.

#### Onderzoek

Omdat voor het busstation en de activiteiten van het NS-station niet aan de richtafstanden wordt voldaan is de geluidssituatie die samenhangt met het busstation en het stationsgebouw nader onderzocht. Hiervoor is een akoestisch onderzoek opgesteld (rapport 'Akoestisch onderzoek voor bouwplan H en I aan de Akulaan in Ede, met kenmerk M.2019.0276.00.R001, d.d. 14 juni 2020 van DGMR).

De in bijlage 5 van de publicatie VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' genoemde etmaalwaarden (zie ook hierboven onder toetsingskader) zijn vertaald naar de normstelling zoals opgenomen in onderstaande tabel uit het akoestisch onderzoek voor het woongebouw in het plangebied.

**tabel 2: normstelling publicatie Bedrijven en milieuzonering [in dB(A)]**

| Stap 2                               | Dag | Avond | Nacht |
|--------------------------------------|-----|-------|-------|
| Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau | 50  | 45    | 40    |
| Maximaal geluidsniveau               | 70  | 65    | 60    |
| Stap 3                               |     |       |       |
| Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau | 55  | 50    | 45    |
| Maximaal geluidsniveau               | 70  | 65    | 60    |

**Figuur 6: Het maximaal geluidsniveau in de periode dag van 70 dB(A) is bij stap 3 exclusief piekgeluiden door aan- en afrijdend verkeer.**

#### Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting vanwege het busstation ten hoogste 55 dB(A) bedraagt op de gevel van het woongebouw in het plangebied. In de nabije toekomst (2025) zijn de huidige bussen naar verwachting vervangen door elektrisch of waterstof aangedreven bussen. De geluidsbelasting vanwege het busplein ligt dan naar verwachting circa 4 dB lager. Dit betreft specifiek de geluidsbelasting vanwege afremmen, optrekken en stationair draaien bij de bushalte. De geluidsbelasting voldoet dan aan de normstelling (stap 3) uit de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering', mits dit verder goed kan worden gemotiveerd (o.a. afgewogen van maatregelen en rekening houden met cumulatie).

De geluidsbelasting van de activiteiten van het NS-station bedraagt ten hoogste 50 dB(A). Dit voldoet aan de normstelling van 50 dB(A) van stap 2 van de VNG-publicatie.

#### Maximale geluidsniveaus

De maximale geluidsniveaus vanwege activiteiten bij het busstation bedraagt ter plaatse van het woonblok ten hoogste 63 dB (A). Dit komt in de dag-, avond-, en nachtperiode voor. De piekgeluiden zijn hierdoor in de nachtperiode 3 dB hoger dan de normstelling uit de VNG-brochure (stap 2). Wanneer getoetst wordt aan stap 3, voldoen de maximale geluidsniveaus wel aan de normstelling, mits dit verder goed kan worden gemotiveerd (o.a. afgewogen van maatregelen en rekening houden met cumulatie).

Voor de maximale geluidsniveaus is het de verwachting dat deze in de toekomst zullen afnemen door ingebruikname van elektrische of op waterstof aangedreven bussen (conform het Koersdocument duurzame mobiliteit van de provincie Gelderland, van juli 2018). De maximale geluidsniveaus nemen hierdoor naar verwachting met 2 tot 3 dB af.

De maximale geluidsniveaus vanwege de activiteiten van het NS-station bedragen ten hoogste 75 dB(A) in de dagperiode. Dit betreft het geluid van optrekkende vrachtwagens op de gevel van het woongebouw aan de stationszijde. Het maximale geluidsniveau is in de dagperiode 5 dB hoger dan de normstelling uit stap 2 van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'. Wanneer getoetst wordt aan stap 3 voldoen de maximale geluidsniveaus wel aan de normstelling, mits goed gemotiveerd. Het betreft maximaal vijf tot zeven vrachtwagens per dag.

#### Maatregelen busstation

Het plan heeft geen invloed op het bussen (type) en busbewegingen en de inrichting van busplein. Vanaf 2025 zullen alle bussen elektrisch aangedreven zijn. Hierdoor neemt de geluidbelasting voor langtijdgemiddeld beoordelingsniveau met 4 dB(A) af en komt deze op een niveau 51 dB(A). maximale geluidsniveaus nemen hierdoor naar verwachting met 2 tot 3 dB af tot 61 dB(A) respectievelijk 60 dB(A). De woningbouw wordt naar verwachting in 2022 opgeleverd. De planning voor de oplevering van het busstation is nog onzeker.

Om de gevelbelasting te reduceren is naar verwachting een hoog scherm nodig (inschatting 10 meter of hoger) tussen het busplein en de appartementen. Dit als gevolg van de hoogte van de appartementen (7 lagen). Dit is vanuit stedenbouwkundigen, financieel en functioneel (veiligheid) opzicht geen gewenste maatregel.



Bij de appartementen worden vanwege de geluidsbelasting maatregelen uitgevoerd. De gevelopbouw is zodanig dat voldaan wordt aan wettelijke binnenniveau en er worden gesloten balkonbalustrades toegepast.

#### Maatregelen NS-station / expeditie voor laden en lossen vrachtauto's

Bij het NS-station / expeditie aan de Doctor Hartogsweg komen naar verwachting 5 t/m 7 kleinere vrachtwagens in de dagperiode. Dit zullen gezien de beperkte ruimte ter plaatse geen zware vrachtwagencombinaties zijn. Een eventuele afscherming in de openbare ruimte in het plangebied is niet mogelijk gelet op beschikbare ruimte en uitstraling.

Bij de appartementen worden vanwege de geluidsbelasting maatregelen uitgevoerd. De kopse gevel wordt als dove gevel uitgevoerd en er worden gesloten balkonbalustrades toegepast.

#### Cumulatieve geluidsbelasting aan de zijde van het busstation en NS-station

Uit de resultaten (figuur 26 van het akoestisch onderzoek) blijkt dat in beperkte mate sprake is van cumulatie van geluid op de gevels van de appartementen aan de zijde van het busstation en NS-station. Dit komt doordat de geluidsbronnen aan verschillende zijden van de ontwikkeling liggen. Cumulatie treedt op aan beide korte zijden van de ontwikkeling, maar met name aan de westzijde. Dit effect is daar circa 2 tot 3 dB, afhankelijk van de verdiepingshoogte. De cumulatieve geluidsbelasting aan de westzijde varieert van 57 t/m 59 dB. Hier zal de geluidbelasting in de toekomst afnemen door het in gebruik nemen van elektrische bussen.

Voor de gecumuleerde geluidbelasting is geen toetsingskader van kracht. Deze kan echter bijvoorbeeld worden vergeleken met de voor wegverkeer van toepassing zijnde normering. De ten hoogst toelaatbare waarde per weg bedraagt 63 dB. Aan deze waarde wordt voldaan. De cumulatieve geluidbelasting kan op basis hiervan als acceptabel worden beoordeeld.

#### Beoordeling van de geluidsbelasting van het busstation en het NS-station

De (levendige) aard van het gebied, de hoogte van de cumulatieve geluidsbelasting, de afwezigheid van de mogelijkheid om de geluidsbelasting terug te dringen door bron- en overdrachtsmaatregelen, de maatregelen bij het appartementen gebouw en de toekomstige afname van geluid door elektrificatie van de bussen, maken dat voor de geluidsbelasting van de activiteiten van het busstation de normstelling uit stap 3 als acceptabel kan worden beoordeeld voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en het maximale geluidsniveau in de nachtperiode.

Voor de activiteiten bij het NS-station is, gelet op de (levendige) aard van het gebied, de hoogte van de cumulatieve geluidsbelasting, de afwezigheid van de mogelijkheid om de geluidsbelasting terug te dringen door bron- en overdrachtsmaatregelen, de maatregelen bij het appartementen gebouw en het beperkte aantal aan- en afrijdbewegingen van kleine vrachtauto's de normstelling uit stap 3 acceptabel voor het maximale geluidsniveau in de dagperiode.

#### Parkeerterrein bij woonblok in plangebied

Aan de noordzijde van de woonbestemming komt een parkeerterrein voor bewoners. Vanwege de omvang van dit parkeerterrein is in het kader van een goede ruimtelijke ordening de geluidsbelasting van het parkeerterrein inzichtelijk gemaakt in het hierboven genoemde akoestische onderzoek. Vanwege de vele parkeerbewegingen bij een groot parkeer terrein speelt naast geluid ook hinder van licht een rol, met name voor de appartementen op de begane grond.

#### Langtijdgemiddeld beoordelingsniveaus

De geluidsbelasting vanwege de auto's op het parkeerterrein bedraagt ten hoogste 54 dB(A).

#### Maximale geluidsniveaus

Parkeerplekken worden tenminste circa 10 meter van de gevel gerealiseerd. Het maximale geluidsniveau ter plaatse van de woonbestemming bedraagt 70 dB(A) vanwege dichtslaan van de portieren van de auto's. Deze maximale geluidsniveaus kunnen in de dag-, avond- en nachtperiode optreden.

### Maatregelen

De balkons aan de spoorzijde worden vanwege de geluidsbelasting van het spoor voorzien van een gesloten balustrade in combinatie met een absorberend plafond. De balustrades worden aan de noordzijde van de woongebouwen gesloten uitgevoerd, waarbij de hoogte 1,2 meter bedraagt. Dit leidt ook tot afscherming van het geluid afkomstig van het parkeerterrein. Hierdoor wordt met uitzondering van de begane grond voldaan aan de voorkeurswaarde van 50 dB(A). Ook bij de gezamenlijk buitenruimte voldoet de geluidbelasting voldoet hier eveneens aan de normstelling van 50 dB(A) etmaalwaarde.

De balustrades leiden tot een reductie van circa 7 dB van de maximale geluidsniveaus. Dit betekent dat deze van 70 dB(A) afnemen naar 63 dB(A). Daarnaast zijn de maximale geluidsniveaus in de gezamenlijke buitenruimte ten hoogste 65 dB(A). Dit betekent in de nachtperiode dat niet voldaan wordt aan de normstelling van 60 dB(A). De verwachting is echter dat 's nachts niet of nauwelijks personen in de buitenruimte zullen verblijven.

Aanvullend op de bovengenoemde maatregelen is de keuze gemaakt om parkeerplekken die eerder vrijwel direct grensden aan de gevels te verplaatsen, zodat tenminste circa 10 meter afstand tussen een parkeerplek en de gevel van de woningen aanwezig is. Ook is gekozen om het parkeerterrein te compartimenteren in twee delen, waardoor auto's een kortere afstand hoeven af te leggen tot een toerit en auto's niet vanaf één toerit over het gehele parkeerterrein hoeven te rijden.

Voor de woningen op de begane grond die grenzen aan het parkeerterrein geldt dat deze in het huidige ontwerp geen geluidluwe gevel hebben, vanwege het geluid afkomstig van het parkeren. Voor deze woningen kan geen gesloten balustrade worden toegepast. De gevel wordt voor de woningen op de begane grond zodanig uitgevoerd dat voldaan wordt aan het binnenniveau van 35 dB etmaalwaarde voor de gemiddelde geluidsniveaus en 55 dB(A) etmaalwaarde voor de maximale geluidsniveaus.

Om de lichtinval te beperken wordt bij de parkeerplaatsen een afscherming gerealiseerd van circa 1 meter hoog, die vanwege de landschappelijke inpassing wordt voorzien van een begroeiing. Het scherm wordt vanwege geluid absorberend uitgevoerd. Bij de verdere uitwerking van het inrichtingsplan moet waar mogelijk verder rekening worden gehouden met het geluidsaspect, maar ook het voorkomen van lichtinval.

### Cumulatie (totaal)

In het akoestisch onderzoek is de cumulatie is berekend vanwege alle geluidsbronnen die van belang zijn voor het woongebouw binnen het plangebied. Uit de resultaten (zie figuur 26 van het akoestisch onderzoek) blijkt dat in beperkte mate sprake is van cumulatie van geluid. Dit komt doordat de geluidsbronnen aan verschillende zijden van de ontwikkeling liggen. Cumulatie treedt op aan de beide korte zijden van de ontwikkeling, maar met name aan de westzijde (zie ook hierboven). De hoogst berekende gecumuleerde geluidsbelasting (LVL,cum) per geveldeel varieert van 56 t/m 59 dB.

### *Conclusie*

In de omgeving van het plangebied zijn veel functies gesitueerd met milieucontouren, die zijn beoordeeld in verband met de woningbouw in het plangebied. Om een acceptabel woon- en leefmilieu te realiseren zijn meerdere maatregelen afgewogen en worden diverse maatregelen toegepast. Hierdoor vormt het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

## 4.2. Bodem

### *Beleid/regelgeving*

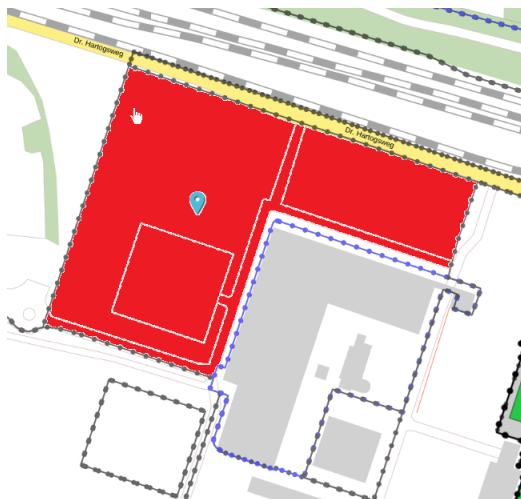
De gemeente Ede heeft specifiek bodembeleid. In de bodemkwaliteitskaart is de chemische bodemkwaliteit vastgelegd binnen de zone van 0 tot 2 meter beneden maaiveld (vastgesteld op 19 juni 2018). Uit de bodemkwaliteitskaart blijkt dat de bodem van Ede in het algemeen van een goede milieuhygiënische kwaliteit is. Daarnaast kent de gemeente Ede een vrijstellingsregeling. Dit houdt in dat het college van burgemeester en wethouders vrijstelling kan verlenen van de bodemonderzoeksplicht bij een omgevingsvergunning of bij een bestemmingsplanwijziging, omdat er al voldoende gegevens zijn met betrekking tot de bodemkwaliteit, zoals bijvoorbeeld recent uitgevoerd bodemonderzoek of een bodemkwaliteitskaart. Bij het gebruik van de bodemkwaliteitskaart is de voorwaarde dat uit historisch

onderzoek is gebleken dat het terrein niet verdacht is van bodemverontreiniging door bijvoorbeeld bedrijfsactiviteiten of calamiteiten.

#### *Beschouwing plangebied*

##### Bodemverontreiniging

Het te ontwikkelen gebied betreft het Noord-Westelijk deel van het Enka gebied. Op het Enka terrein is in de periode 2008-2011 een grootschalige bodemsanering uitgevoerd. In de evaluatierapportage<sup>1</sup> van deze sanering is de eindsituatie goed vastgelegd. In onderstaande afbeeldingen is het plangebied en de eindsituatie van de sanering weergegeven.



**Figuur 7: Plangebied**

**Figuur 8: Eindsituatie van de sanering**

Ter plaatse van de groene delen is een bodemsanering uitgevoerd waarbij verontreinigde grond is ontgraven en afgevoerd. Na controle bleek dat er geen restverontreiniging aanwezig was. Ter plekke van de grijze delen is geen bodemsanering uitgevoerd omdat de bodemkwaliteit daar goed was. Ter plekke van de twee roze vlakjes is ook gesaneerd tot 1 meter beneden het maaiveld en is een restverontreiniging aanwezig beneden de interventiewaarden. Dat betekent dat ter plekke van de roze vlakjes gebruikbeperkingen van toepassing zijn: Wanneer daar graafwerkzaamheden uitgevoerd dienen te worden, dient conform de voorschriften uit het beschikte saneringsplan<sup>2</sup> gewerkt te worden.

##### Conventionele explosieven

Gezien de vele graafwerkzaamheden en onderzoeken die zijn uitgevoerd in het plangebied is de planlocatie niet meer verdacht voor de aanwezigheid van niet gesprongen explosieven.

##### *Conclusie*

De bodemkwaliteit ter plaatse van de planontwikkeling is voldoende in beeld gebracht. Er zijn geen belemmeringen voor de voorgenomen planontwikkeling

#### **4.3. Water**

##### *Afvalwater*

Het huishoudelijk afvalwater van het plangebied Noord-West wordt aangesloten op het gemeentelijk vuilwaterriool in de Akulaan aan de zuidoostzijde van het plangebied. Het afvalwater kan niet worden afgevoerd op het rioolstelsel in het busplein aan de westzijde. Dit heeft mogelijk tot gevolg dat het afvalwater van de laaggelegen panden in de plint langs het busplein via een in pandige pomp naar het gemeentelijk riool moet worden verpompt. Het gemeentelijk rioolstelsel stroomt af naar de bestaande gemengde riolering van Ede ter plaatse van de Bennekomseweg.

<sup>1</sup> Derde tussenevaluatie bodemsanering voormalig Enka-terrein. Grontmij, GM-0024531, 23 juni 2011.

<sup>2</sup> Saneringsplan bedrijfsterrein te Ede, Tauw, R001-4242289CSR-D01-D, 27 september 2004.

### *Hemelwater*

Vanwege het ontbreken van oppervlaktewater stelt de gemeente eisen aan de benodigde berging om wateroverlast te voorkomen, deze eisen staan opgenomen in het hemelwaterbeleid. In dit kader eist de gemeente dat 40 mm neerslag binnen het gehele Enka-terrein kan worden geborgen in voorzieningen waarbij het hemelwater wordt geïnfiltreerd in de bodem. Het hemelwater wordt zoveel mogelijk lokaal geïnfiltreerd in de bodem.

Voor het plangebied Noord-West geldt dat binnen de plangrenzen 40 mm aan berging voor hemelwater gerealiseerd moet worden om de norm voor het hele plangebied te halen. Hiervoor is onder meer ruimte in het parkeerhof. De infiltratievoorziening(en) kunnen een overloop krijgen naar het permeorool in de Akulaan. In geval de infiltratierolering in de Akulaan vol raakt, voert deze af naar het bergingsgebied tussen het Carré en het spoor.

### *Grondwater*

De grondwaterstanden bevinden zich globaal 7 m onder maaiveld. De doorlatendheid van de ondiepe zandbodem is door middel van infiltratieproeven vastgesteld op minimaal 0,5 m/d oplopend tot 5 m/d, zodat een langzame infiltratie mogelijk is. Gezien de diepe grondwaterstanden is de kans op grondwateroverlast minimaal.

### *Hoogten*

Om wateroverlast bij hevige regenbuien te voorkomen dienen vloerpeilen minimaal 0,30 m boven de kruin van de weg en binnenterrein gekozen te worden.

#### 4.4. Ecologie

##### 4.4.1 Wet natuurbescherming

Voor ruimtelijke ingrepen of bestemmingsplanwijzigingen is de natuurwetgeving relevant. Binnen de natuurwetgeving wordt onderscheid gemaakt in bescherming van soorten en gebieden. Onlangs zijn drie wettelijke regimes samengevoegd tot één nieuwe Wet natuurbescherming. De Wet natuurbescherming is per 1 januari 2017 in werking getreden en vervangt de Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet. Vergelijkbaar met het oude wettelijke regime maakt de nieuwe Wet natuurbescherming onderscheid in gebieds-, soortenbescherming en bescherming van houtopstanden. De gebiedsbescherming was voorheen met name gereguleerd in de Natuurbeschermingswet 1998 en de soortenbescherming vond zijn grondslag in de oude Flora- en faunawet.

De Wet natuurbescherming is gericht op:

- het beschermen en ontwikkelen van de natuur, mede vanwege de intrinsieke waarde en het behouden en herstellen van de biologische diversiteit;
- het doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de natuur ter vervulling van maatschappelijke functies;
- het verzekeren van een samenhangend beleid gericht op het behoud en beheer van waardevolle landschappen, vanwege hun bijdrage aan de biologische diversiteit en hun cultuurhistorische betekenis, mede ter vervulling van maatschappelijke functies.

De bevoegdheid voor het verlenen van ontheffingen en vrijstellingen bij soortenbescherming ligt grotendeels bij de provincies. De provincie is bevoegd gezag voor de toetsing van handelingen met mogelijke gevolgen voor beschermde dier- en plantensoorten (de soortenbeschermingsbepalingen) én voor Natura 2000-gebieden (de gebiedsbeschermingsbepalingen). Alleen bij ruimtelijke ingrepen waarmee grote nationale belangen zijn gemoeid, blijft het Rijk bevoegd gezag

Het eerste artikel in de Wet natuurbescherming heeft betrekking op de zorgplicht en is gericht op het voorkomen of beperken van schade aan soorten en gebieden, voor zover deze niet middels overige verbodsbepalingen zijn gereguleerd. Het gaat daarbij in de praktijk vooral om minder streng beschermde soorten, waarbij het onnodig doden, verwonden of beschadigen dient te worden vermeden.

##### 4.4.1.1 Wet natuurbescherming, onderdeel Soortenbescherming

Vergelijkbaar met de oude Flora- en faunawet (april 2002) richt de Wet natuurbescherming zich op de instandhouding van populaties van soorten die bescherming behoeven.

De Wet natuurbescherming onderscheidt beschermingsregimes voor soorten op grond van internationale verdragen, aangevuld met soorten die vanuit een nationaal oogpunt beschermd worden. Hierdoor zijn er in de Wet natuurbescherming drie verschillende verbodsartikelen per categorie soorten;

- soorten van de Vogelrichtlijn (artikel 3.1);
- soorten van de Habitatrichtlijn en de verdragen van Bern en Bonn (artikel 3.5);
- andere soorten (artikel 3.10).

##### 4.4.1.2 Wet natuurbescherming, onderdeel Gebiedsbescherming

Indien een plangebied in of nabij een beschermd gebied is gelegen, dan dient te worden bepaald of er een (extern) effect valt te verwachten. Het gaat daarbij om Natura 2000-gebieden en gebieden behorend tot het Natuurnetwerk Nederland.

##### *Natura 2000*

Natura 2000 is de benaming voor een Europees netwerk van natuurgebieden waarin belangrijke flora en fauna voorkomen, gezien vanuit een Europees perspectief. Met Natura 2000 wil men deze flora en fauna duurzaam beschermen. De staatssecretaris van Economische Zaken heeft voor Nederland ruim 160 Natura 2000-gebieden aangewezen. Gezamenlijk hebben ze een oppervlak van ruim 1,1 miljoen hectare. Ze maken deel uit van een samenhangend netwerk van natuurgebieden in de Europese Unie die zijn aangewezen op grond van de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Het doel van Natura 2000 is het keren van de achteruitgang van de biodiversiteit.

Binnen een gebied kan spanning optreden tussen economie en ecologie. In een zogenaamd beheerplan leggen Rijk en provincies vast welke activiteiten, op welke wijze mogelijk zijn. Uitgangspunt is steeds het realiseren van ecologische doelen met respect voor en in een zorgvuldige balans met wat particulieren en ondernemers willen. Het opstellen gebeurt daarom in overleg met alle direct betrokkenen, zoals beheerders, gebruikers, omwonenden, gemeenten, natuurorganisaties en waterschappen. Samen geven ze invulling aan beleven, gebruiken en beschermen. Daar draait het om in de Nederlandse Natura 2000-gebieden (bron: Regiegroep Natura 2000).

Het is krachtens de Wet natuurbescherming verboden zonder vergunning van gedeputeerde staten projecten te realiseren of andere handelingen te verrichten die gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor een Natura 2000-gebied de kwaliteit van de natuurlijke habitats of de habitats van soorten in dat gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor dat gebied is aangewezen (artikel 2.7, lid 2). Handelingen die een negatieve invloed hebben op Natura 2000-gebieden, worden slechts onder strikte voorwaarden toegestaan. Een vergunning is vereist. Door middel van het Nederlandse vergunningsstelsel wordt een zorgvuldige afweging gewaarborgd. De vergunningen zullen beoordeeld en afgegeven worden door de desbetreffende provincie.

### *Stikstof*

Een van de aspecten die een effect kunnen hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden is stikstofdepositie. De Nederlandse wet- en regelgeving voor stikstofdepositie vloeit voort uit de Wet natuurbescherming. De wetgever heeft in dit verband de volgende wet- en regelgeving tot stand gebracht:

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

Stikstofdepositie vormt al jarenlang een knelpunt bij de besluitvorming over plannen en projecten. In veel Natura 2000-gebieden is sprake van overbelasting door stikstofdepositie. Hierdoor staan de instandhoudingsdoelstellingen van de stikstofgevoelige habitatten in die gebieden onder druk.

#### 4.4.1.3 Wet natuurbescherming, onderdeel Houtopstanden

De bescherming van houtopstanden conform hoofdstuk 4 van de Wet natuurbescherming heeft als doel om het aanwezige areaal bos in Nederland te behouden. Onder houtopstanden vallen alle zelfstandige eenheden van bomen, boomvormers of struiken van een oppervlakte van tien are of meer of rijbeplanting die meer dan twintig bomen omvat.

#### 4.4.2 Provinciaal beleid

##### *Gelders Natuur Netwerk (GNN)*

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

In het Gelders Natuurnetwerk geldt: in de basis hier geen nieuwe initiatieven. Er zijn enkele uitzonderingen mogelijk. Onder voorwaarden is een bepaalde uitbreiding van bestaande functies toegestaan. Geen negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van het GNN toegestaan, ook geen externe effecten. 'Nee, tenzij'-toets.

##### *Groene Ontwikkelingszone (GO)*

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

#### 4.4.3 Gemeentelijk beleid

Het Programma Biodiversiteit (vastgesteld 21 maart 2019) richt zich op herstel, behoud en versterking van biodiversiteit op het Edes' grondgebied. Om dit te bereiken wordt natuurinclusief ontwerpen als belangrijke maatregel binnen het ruimtelijk spoor genoemd.

#### 4.4.4 Situatie plangebied

Het plangebied bestaat momenteel uit bouwrijp gemaakte grond met op een aantal plekken wat ruigte die ontstaan voor het grootste deel wordt hetplangebied regulier beheert waardoor de weining opgaand groen aanwezig is in het plangebied. Het projectgebied zelf laat zich beschrijven als een gebied met voornamelijk grazige en open rudimentaire vegetatie (pionierssoorten). Een deel van het gebied (noordwestelijk deel) is deels vergraven. De bouwkuip ligt er als het ware al. In dit deel liggen verspreid hopen zand en grond en is sprake van steile randen langs de afgraving. Daarnaast is hier weinig vegetatie aanwezig en is de zandbodem overwegend kaal

##### 4.4.4.1 Wet natuurbescherming: onderdeel soortbescherming

Er heeft in april 2019 ecologisch onderzoek plaatsgevonden. Uit het onderzoek is gebleken dat er Konijn en hazen in het plangebied voorkomen. Konijn en Haas zijn beiden beschermde soorten onder de Wet Natuurbescherming, in de provincie Gelderland geldt echter vrijstelling voor deze soorten bij een ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden (Provincie Gelderland, 2017b). Dit betekent dat het is toegestaan om deze soorten "te vangen en de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van deze soorten opzettelijk te beschadigen of te vernielen" bij een ruimtelijke ontwikkeling (provincie Gelderland 2017a). Uiteraard blijft de zorgplicht wel van kracht. Gezien de uitgebreide burchtstructuren, zal hier voor het Konijn invulling aan gegeven moeten worden met een ter zake kundig ecooloog

De zorgplicht houdt in dat er bij de werkzaamheden waarbij een nadelig effect kan optreden voor dieren en planten (zowel beschermd als onbeschermd), zo veel mogelijk maatregelen moeten worden genomen om onnodige schade aan planten en dieren te voorkomen. In het geval van Konijn en Haas dienen eventuele dieren gevangen te worden met een vangkooi of kastval en deze te verplaatsen naar een ander geschikte locatie.

Overtreding van onder de Wet natuurbescherming geformuleerde verbodsbepalingen voor broedvogels is voornamelijk uitgesloten, mits verwijderen van Braam en struweel buiten het broedseizoen plaats vindt. Een ontheffing is niet aan de orde. Indien het rooien wel tijdens het broedseizoen gebeurt, is begeleiding van een ter zake kundig ecooloog aan de orde. Rooien kan alleen als de ecooloog het gebied direct voorafgaand aan het rooien onderzoekt en vrij geeft.

##### 4.4.4.2 Wet natuurbescherming: onderdeel gebiedsbescherming

###### *Algemeen*

Het plangebied is gelegen op 400 meter van het Natura 2000-gebied Veluwe.

###### *Stikstof en overige externe effecten*

Uit de passende beoordeling die voor het gehele bestemmingsplan ENKA is uitgevoerd blijkt dat de ontwikkeling van de kazerneterreinen geen significant negatieve effecten heeft op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebied Veluwe. Dit is geborgd in de voorschriften van de door Gedeputeerde Staten van Gelderland verleende natuurvergunning voor het ENKA-terrein (vergunning Natuurbeschermingswet 1998, zaaknummer 2011-000552 d.d. 22 augustus 2011). Zodoende is het bestemmingsplan vanuit de Wet natuurbescherming uitvoerbaar.

De hiervoor genoemde natuurvergunning ziet op de aanleg en het gebruik van 1.300 woningen en voorzieningen voor onder andere cultuur, sport, recreatie en kantoren. Aan deze natuurvergunning ligt de passende beoordeling 'ENKA-terrein te Ede, Nieuwland Advies' van februari 2011 ten grondslag. Er is geen gebruik gemaakt van de passende beoordeling van het Programma Aanpak Stikstof. Op het ENKA-terrein zijn door middel van andere ruimtelijke plannen reeds 1.099 woningen mogelijk gemaakt. Onderhavig plan ziet op de ontwikkeling van 201 appartementen en diverse voorzieningen. Het voorgaande betekent dat onderhavig plan een voorzetting is van een project waarvoor reeds een passende beoordeling is gemaakt. Er hoeft dus niet opnieuw een passende beoordeling (en/of stikstofberekeningen) te worden gemaakt, omdat

met de verleende natuurvergunning reeds is gewaarborgd dat onderhavig bestemmingsplan de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied Veluwe niet zal aantasten.

#### 4.4.4.3 Wet natuurbescherming: onderdeel houtopstanden

Het onderdeel houtopstanden is niet van toepassing aangezien het plangebied is gelegen binnen de bebouwde kom.

#### 4.4.4.4 GNN en GO

Het plangebied is niet gelegen in het GNN of GO er is daarom geen fysieke aantasting van deze gebied daarnaast gelden er voor deze gebieden geen externe effecten, Nadere toetsing aan de doelstelling van het GNN en GO is niet aan de orde.

#### 4.4.4.5 Programma Biodiversiteit

Voor dit plan zal er een natuurinclusief plan moeten worden gemaakt waarbij de biodiversiteit zal moeten worden versterkt. Het gebouw leent zich prima om nestgelegenheid op te nemen voor de gierzwaluw en om deze geschikt te maken voor vleermuizen.

Daarnaast kan gedacht worden aan groene gevels en het toepassen van inheemse bomen, struiken en bloemenmengsels, zoals genoemd in het beeldkwaliteitsplan.

#### 4.4.5 Conclusie

Mits aan bovenstaande eisen wordt voldaan past deze ontwikkeling binnen het gemeentelijke beleid uit het programma biodiversiteit en vormt de Wet natuurbescherming geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

### **4.5. Archeologie**

#### *Beleid/regelgeving*

In 2018 is de erfgoednota 'Erfgoed maakt Ede! Erfgoedbeleid gemeente Ede 2018' door de gemeenteraad vastgesteld. In deze nota is het integrale erfgoedbeleid van de gemeente vastgelegd, waar archeologie een onderdeel van uit maakt. In de erfgoednota zijn de wettelijke kaders uit de Erfgoedwet uit 2016 verwerkt. Wat betreft archeologie zijn de wettelijke kaders in de Erfgoedwet niet wezenlijk veranderd. Het gemeentelijk archeologiebeleid zoals vastgesteld in de archeologienota uit 2012 'Archeologie in Evenwicht, Archeologienota gemeente Ede 2012-2015' blijft daarom van kracht.

De archeologienota uit 2012 steelt op de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (2007), een wetswijziging van de Monumentenwet. Met deze wetswijzigingen heeft de zorg voor het archeologisch erfgoed een prominenter plaats gekregen in het proces van de ruimtelijke planvorming. Gemeenten zijn wettelijk verplicht bij vaststelling van een bestemmingsplan en bij het bestemmen van de in dat plan begrepen grond rekening te houden met zowel de bekende als de te verwachten archeologische waarden.

Op een aantal punten biedt de wet de gemeente ruimte om archeologieregels op eigen wijze in te vullen. Met de archeologienota uit 2012 is deze ruimte benut en is gemotiveerd hoe in Edese bestemmingsplannen met archeologie wordt omgegaan. In de nota zijn onder andere een aantal vrijstellingen voor archeologisch onderzoek opgenomen en is een verruiming (versoepeling) van de in de wet vastgelegde ondergrenzen doorgevoerd. De nota vormt de basis voor de archeologische regeling in dit bestemmingsplan.

Bij de inventarisatie van bekende en te verwachten archeologische waarden in het onderhavige bestemmingsplangebied is gebruikt gemaakt van de Cultuurhistorische Waardenkaart Ede<sup>3</sup>, de resultaten

---

<sup>3</sup> 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.



van in het plangebied uitgevoerd archeologisch bureauonderzoek (2007)<sup>4</sup> en verkennend milieukundig bodemonderzoek (1997).<sup>5</sup>

#### *Situatie plangebied*

Op het kaartblad archeologie van de Cultuurhistorische Waardenkaart is te zien dat de trefkans op archeologische resten in het plangebied hoog is.

In de directe omgeving (straal 250 m) van het onderhavige bestemmingsplangebied bevinden zich geen archeologische monumenten of waardevolle archeologische terreinen. Ten noorden van het plangebied zijn fragmenten aardewerk uit de IJzertijd aangetroffen. Ten westen van het plangebied zijn fragmenten aardewerk uit het Laat-Neolithicum aangetroffen en eveneens ten westen van het plangebied, langs de Diedenweg, is een vindplaats uit de Middeleeuwen opgegraven.

Om uit te sluiten of in het bestemmingsplangebied ENKA archeologische waarden aanwezig zijn, is door een gekwalificeerd archeologisch onderzoeksbureau allereerst archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (2007). Hieruit is gebleken dat voorafgaand aan de bouw van de ENKA-fabriek de hoger gelegen grond is afgegraven en in de lager gelegen delen is geschoven.

Dit beeld van een grotendeels verstoorde bodemopbouw wordt bevestigd door eerder, in 1997, verricht verkennend milieukundig bodemonderzoek. Uit 157 boorstaten (van 302 boringen in totaal) blijkt met zekerheid een verstoorde bodem; in 58 boorstaten is de bodemopbouw *mogelijk* niet meer intact. De boringen waaruit een verstoorde bodemprofiel blijkt, zijn verspreid over het ENKA-terrein gezet.

In de periode 2006-2008 is het ENKA-terrein bovendien reeds deels gesaneerd. Eventuele archeologische resten zijn hierbij waarschijnlijk verstoord.

#### *Conclusie*

Op basis van bovenstaande informatie is de kans klein dat tijdens de beoogde werkzaamheden belangrijke archeologische resten worden geraakt. Uitvoering van de bestemming zal niet leiden tot onevenredige aantasting van archeologische waarden. Een beschermende planologische regeling wordt niet noodzakelijk geacht.

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

## **4.6. Cultuurhistorie**

#### *Beleidskader*

Het kader voor de doorwerking van cultuurhistorie in ruimtelijke plannen wordt bepaald door wetgeving en beleid op verschillende niveaus, waaronder de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) Ede. De CHW betreft een uitwerking van het gemeentelijke erfgoed- en archeologiebeleid. Het is een integraal ruimtelijk beleidskader waarin alle aardkundige, archeologische, cultuurlandschappelijke en historisch (steden-) bouwkundige sporen bijeen zijn gebracht en integraal zijn gewogen. De cultuurhistorische waardenkaart is de basis voor de cultuurhistorische inbreng bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Het plangebied valt binnen Cultuurhistorisch Waardevolle Zone 2, waarvoor de volgende beleidsstrategie van toepassing is:

*“De historische situatie in deze gebieden is nog redelijk gaaf en er is sprake van waarde op regionaal niveau. Er is een hoge mate van zeggingskracht. Interventies kunnen aangegrepen worden om cultuurhistorische waarden, daar waar mogelijk en nodig, verder te versterken. Een historisch-ruimtelijke analyse is hierbij gewenst.”*

<sup>4</sup> Brouwer, E.W. & E.N. Akkerman, 2007: *Bureauonderzoek Archeologie Ede-Oost Uitbreiding, Gemeente Ede*, Arcadis (rapport kenmerk 110623/NA7/002/000450, d.d. 24 september 2007).

<sup>5</sup> Grontmij Gelderland 1997: *Verkennd bodemonderzoek Bedrijfsterrein Akzo Nobel Fibers te Ede*, Arnhem (niet digitaal beschikbaar); Advies archeologie S. van der A d.d. 27 september 2002..



**Figuur 9: Fragment Integrale waarderingskaart van de Cultuurhistorische Waardenkaart**

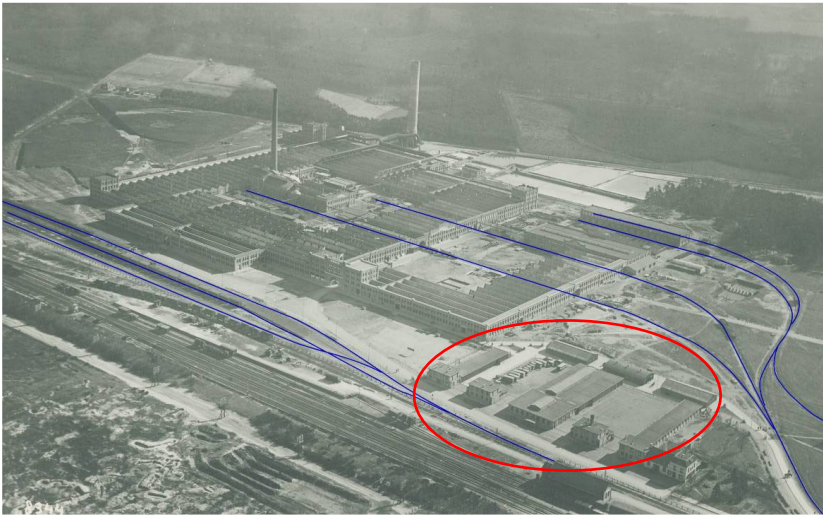
In de navolgende paragraaf worden de cultuurhistorische waarden beschreven die binnen en rondom het plangebied voorkomen. Daarnaast wordt ingegaan op de effecten van het planvoornemen voor de aanwezige cultuurhistorische waarden.

### *Cultuurhistorische analyse*

#### Ontwikkelingsgeschiedenis

Het pre-industriële landschap ter plaatse bestond ten noorden en zuiden van de spoorlijn uit de lokaal populaire Schraaljammerheide, een deels geaccidenteerd heidegebied waarin enkele oost-west georiënteerde padenstructuren liepen. Door de aanleg van de spoorlijn Arnhem - Utrecht in de 19e eeuw werd dit gebied fors doorsneden. De aangelegde spoorlijn vormde een aantrekkelijke vestigingsfactor voor de bouw van een grootschalig en rationeel opgezet fabriekscomplex, aangezien het daardoor voor de vele werknemers gemakkelijk bereikbaar was. Andere factoren daarvoor waren een gunstig plaatselijk loonpeil en de beschikbaarheid van ruime hoeveelheden zacht water (vanuit Hoekelum), nodig bij de productie van kunstzijdegaren.

De geschiedenis van de Nederlandse kunstzijdeproductie kreeg een formeel begin op 8 mei 1911, toen op initiatief van scheikundeleraar dr. J.C. Hartogs in Arnhem de eerste kunstzijdefabriek werd opgericht. Hij introduceerde een nieuw procedé, waarbij uit de chemische reactie tussen gezwavelde cellulose en loog een viscosse stroop ontstond, die verhardde wanneer ze door een zuurbad werd geleid en een draad gesponnen kon worden met vergelijkbare eigenschappen als zijde. De kunstzijde bleek een gewild product met veel toepassingsmogelijkheden, waardoor elders alras nieuwe fabrieken werden gebouwd, zoals te Breda en Nijmegen. De Enka-Arnhem besloot uit concurrentieoverwegingen een vier keer zo grote fabriek in Ede te gaan bouwen. De fabriek werd opgericht als de "N.V. Nederlandsche Kunstzijdefabriek", in de volksmond kortweg "Enka" genoemd. De ontwikkeling van het complex kent in de periode van 1922 tot de jaren vijftig van de twintigste eeuw ruwweg drie perioden: één van groei en ontwikkeling (1922-1930), één van (relatieve) rust (1930-1948) en één van vernieuwing en inbreiding (1948-1950). Ieder van deze drie periodes wordt gekenmerkt door een specifieke architectuur en stedenbouwkundige aanleg.



**Figuur 10:** Luchtfoto vanuit het noordwesten van het ENKA-complex met spoortracés anno 1929. (Bron: Hylkema 2005). Op de voorgrond is het garagecomplex van de Enka Vervoers Afdeling zichtbaar (rode cirkel).

Aan het einde van de eerste periode werd ten noordwesten van het ENKA-carré een garagecomplex van de Enka Vervoers Afdeling (E.V.A.) gebouwd. In de garages vond onderhoud en reparatie plaats van de bussen, waarmee personeel uit de wijde omgeving werd vervoerd. De open ruimte tussen het garagecomplex, het fabriekscarré en het spoor diende als halteplaats. Bij het garagecomplex stonden woningen voor het leidinggevend personeel van de garages. In 1956 werden de garages verbouwd en uitgebreid. Om eveneens het onderhoud van vrachtauto's te kunnen verzorgen, werden in deze fase onder meer een carrosseriewerkplaats met spuitsprayer, een lasafdeling en een smederij toegevoegd. Vanaf de jaren zestig van de vorige eeuw werden de activiteiten verplaatst naar het terrein van de toenmalige AKU in Arnhem. De bebouwing van het garagecomplex van de E.V.A. werd omstreeks 2007 gesloopt. Sindsdien is sprake van een braakliggend terrein.

#### *Cultuurhistorische waarden*

##### Historisch-ruimtelijke structuren

Blijkens de deelkaart 'Historische (steden)bouwkunst' van de Cultuurhistorische Waardenkaart Ede komt binnen het plangebied een cultuurhistorisch waardevolle structuur voor. Het gaat daarbij om het wegtracé van de dr. Hartogweg (licht paarse lijn). Op de deelkaart is te zien dat deze weg grotendeels parallel aan het spoor ligt. Ten noorden van het carré buigt de weg af richting het poortgebouw. In de huidige situatie is dit gedeelte van de dr. Hartogsweg niet meer aanwezig. Uit historische luchtfoto's blijkt dat dit gedeelte van de weg tussen 2009 en 2011 werd verwijderd. In de huidige situatie is deze historisch-ruimtelijke structuur niet meer herkenbaar.



**Figuur 11: Fragment deelkaart 'Historische (steden)bouwkunst' van de Cultuurhistorische Waardenkaart Ede**

#### Rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten en karakteristieke panden

In het plangebied bevinden zich twee objecten die beschermd zijn als rijksmonument: een herinneringsbank uit 1938 (monumentnummer 527067) en een fontein uit 1947 (monumentnummer 527068). Beide gedenktekens maken onderdeel uit van het van rijkswege beschermde ENKA-complex (complexnummer 527062).

In de omgeving van het plangebied bevinden zich diverse gebouwen en objecten die een beschermde status hebben als rijksmonument. Het gaat daarbij om verschillende onderdelen van het fabriekscomplex van de ENKA. Ten noorden van de spoorlijn Ede-Arnhem staat de Friso- en Mauritskazernes, die eveneens zijn beschermd als rijksmonument. Op de Cultuurhistorische Waardenkaart (2012) wordt de bebouwing van het voormalige garagecomplex nog aangeduid als beeldbepalend (paars symbool in rond wit vlak). Deze bebouwing is echter omstreeks 2007 reeds gesloopt.

#### Molenbiotoop

Ten noordwesten van het plangebied staat de Keetmolen (Stationsweg 118a). Uit de deelkaart 'Historische (steden)bouwkunst' van de Cultuurhistorische Waardenkaart blijkt dat het plangebied gelegen is buiten de molenbiotoop (400 meter) van deze molen. Een nader onderzoek naar de effecten van de planontwikkeling op de windvang van de molen is om die reden niet verplicht.

#### *Effecten van het plan op de aanwezige cultuurhistorische waarden*

Gelet op de beleidsstrategie die behoort bij Cultuurhistorische Waardevolle Zone 2 van de Cultuurhistorische Waardenkaart is het uitgangspunt voor onderhavig planvoornemen dat aanwezige cultuurhistorische waarden behouden dan wel versterkt worden. Geconstateerd wordt dat binnen het plangebied geen cultuurhistorisch waardevolle structuren voorkomen. Wel bevinden zich binnen het plangebied twee gedenktekens die beschermd zijn als rijksmonument: de ENKA-herinneringsbank en -fontein. Op 3 maart 2020 is een omgevingsvergunning verleend voor restauratie en verplaatsing van deze rijksmonumenten naar de binnenpleinzijde van de Westhal op het ENKA-terrein. Op die plek kunnen beide objecten beter tot hun recht komen.

Geconcludeerd wordt dat er vanuit cultuurhistorisch perspectief geen bezwaar bestaat tegen het plan.

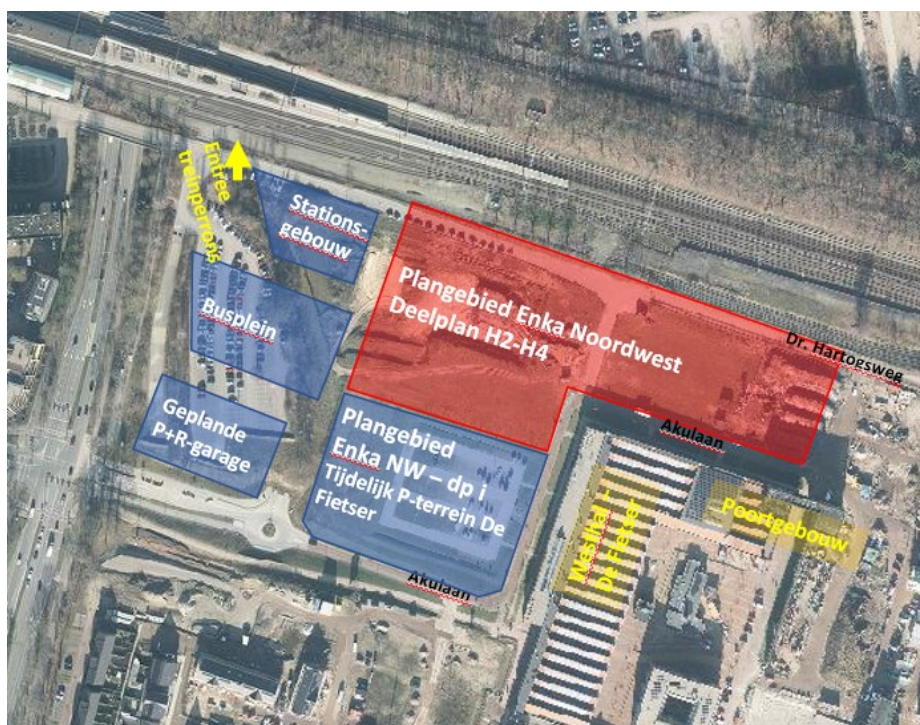


#### 4.7. Verkeer en Parkeren

##### Huidige situatie

Het plangebied ligt naast het in ontwikkeling zijnde nieuwe stations-/busplein van station Ede-Wageningen. Het plangebied maakte voorheen onderdeel uit van de Enkafabriek, en nu is het een braakliggend terrein. Ten zuiden van het plangebied ligt ontwikkelplot ENKA Noord-West (Enka-NW) deelplan I. Deze dient momenteel als parkeervoorziening voor de Westhal waar thans De Fietser is gevestigd. Op het moment dat een alternatieve parkeerlocatie/parkeeroplossing voor de Fietser beschikbaar is wordt deelplan I met eigen programma bebouwd.

Aan de noordzijde wordt het plangebied ontsloten door de Dr. Hartogsweg en aan de zuidoostzijde door de Akulaan. Door het plangebied loopt momenteel een bouwweg die de Akulaan met de Dr. Hartogsweg verbindt. Op onderstaande afbeelding is het plangebied en de omliggende benoemde locaties weergegeven.



Figuur 12: plangebied en omliggende voorzieningen

##### Programma

Het plangebied voorziet in 201 sociale huurappartementen en daarnaast nog 406 m<sup>2</sup> bvo commerciële ruimte. De parkeervraag van dit plangebied wordt opgelost in (nieuw te realiseren) openbare ruimte.

##### Ontsluiting

Het plangebied ligt centraal ten aanzien van hoogwaardig openbaar vervoer, het hoofdfietsnetwerk en de hoofdwegenstructuur.

##### Openbaar vervoer

Momenteel wordt gewerkt aan het uitbreiden en verplaatsen van het intercitystation Ede-Wageningen. Daarbij komen de hoofdentree van het station en het busplein tegen de westzijde van dit plangebied te liggen. We kunnen wel zeggen dat dit plangebied met overwegend woonprogramma zeer goed aansluit op het openbaar vervoer. De loopafstanden zijn beperkt en het betreft een Intercitystation dat een snelle verbinding heeft met het oosten (Arnhem/Nijmegen), maar ook met Utrecht/Randstad. De Valleilijn over het spoor zorgt voor een goede verbinding naar Amersfoort en met bus met een hoge frequentie naar Wageningen.

### *Fietsstructuur*

Aan de noordzijde start in de noordwesthoek van het plangebied de Snelfietsroute Ede-Veenendaal. Deze route loopt in oostelijke richting recreatief door via Wolfheze en Oosterbeek naar Arnhem. Daarnaast is aan de oostzijde van het plangebied vanuit het project Spoorzone een langzaam verkeer viaduct over het spoor voorzien die een fietsverbinding tussen het plangebied en het World Food Center maakt en vervolgens met het verder gelegen Ede-oost/kazerneterreinen. De fietsroute Ede-Veenendaal staat aan de westzijde van het plangebied in verbinding met de nabijgelegen Doorfietsroute Ede-Wageningen.

### *Autoverkeer*

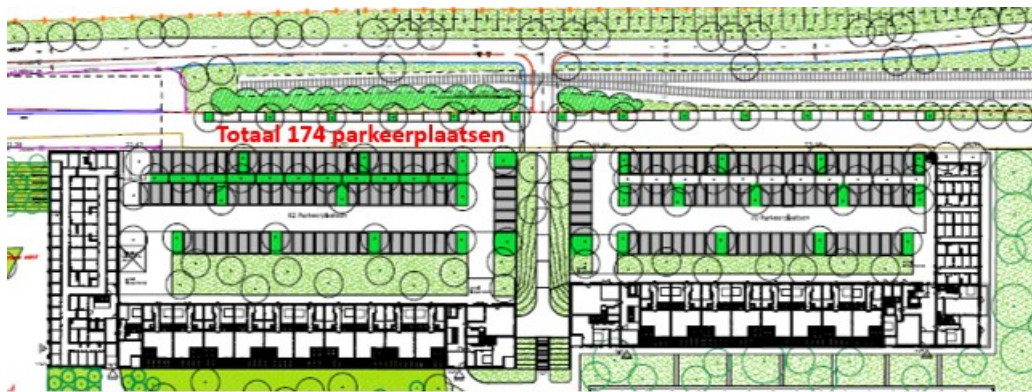
Het plangebied wordt via de Dr. Hartogsweg en de Akulaan verbonden met de Parklaan. De Parklaan is een 5,5 km-lange nieuwe gebiedsontsluitingsweg die aan de oostzijde van Ede de Poortwachter (afslag Ede op A12) en N224 verbindt. Op deze wijze wordt het plangebied ook voor het autoverkeer in alle windrichtingen goed ontsloten.

### *Parkeren*

Voor het parkeervraagstuk dient voldaan te worden aan het vigerende gemeentelijke parkeerbeleid, de nota Parkeernormering.

Door de ligging van het gebied tegen een Intercitystation, het introduceren van een mobiliteitshub (deelmobiliteit van bijvoorbeeld auto's E-bike, E-bakfietsen, etc.) onderzoekt de initiatiefnemer de mogelijkheden om in een lager aantal parkeerplaatsen te kunnen voorzien. Daarbij wordt ook een terugvaloptie (op eenvoudige wijze uitbreiding van de parkeercapaciteit) geboden.

Er liggen momenteel varianten op tafel die 174 tot 213 parkeerplaatsen kunnen herbergen. Met het realiseren van 213 parkeerplaatsen kan op basis van het vigerende gemeentelijke parkeerbeleid in voldoende parkeercapaciteit worden voorzien. Ambitie is het aantal parkeerplaatsen binnen het plangebied te verlagen naar 174 plaatsen om zo in meer ruimtelijke kwaliteit te kunnen voorzien. Inzet van omliggende parkeercapaciteit (Akulaan), introductie van alternatieve mobiliteitsvormen en een parkeeroplossing(en) voor de Westhal kan de parkeercapaciteit binnen het plangebied terug gebracht worden voor meer groen in het plan en daarmee meer verblijfskwaliteit.



Figuur 13: parkeeroplossing met 174 parkeerplaatsen



**Figuur 14: parkeeroplossing met 213 parkeerplaatsen**

Aandachtspunt hierbij is dat de parkeervraag van De Westhal (De Fietser) goed opgelost dient te worden. In beginsel was het idee om deze binnen dit plangebied op te lossen, maar nu wordt gedacht aan het oplossen van deze parkeervraag in de openbare ruimte (zowel binnen als buiten het plangebied). Door deelgebruik van de openbare parkeercapaciteit bij deelplan H2-H4, een openbare parkeervoorziening voor het Poortgebouw en het openbaar straatparkeren langs de Akulaan voorziet de ontwikkelaar voor een groot deel in voldoende parkeercapaciteit. Bij deelgebruik betekent dit dat er geen parkeerplaatsen voor bepaalde doelgroepen gereserveerd worden en zal de openbare parkeercapaciteit binnen en rondom het plangebied zeer waarschijnlijk van een betaald parkeerregime voorzien worden. Een realisatie van een P+R-garage aan het bus-/stationsplein biedt kansen om een mogelijke piekvraag van de Fietser/Westhal in de weekenden op te vangen. Ook hier geldt dat het geen gegarandeerde parkeercapaciteit betreft. De garage is in principe voor een ieder toegankelijk om zijn voertuig tegen betaling te parkeren.

#### Conclusie

Het gebied wordt voor de verschillende vervoersmodaliteiten goed ontsloten. Met deelgebruik van de (openbare) parkeercapaciteit en eventuele beschikbaarheid van restcapaciteit in het weekeinde van de nog te realiseren P+R-garage kan naar verwachting voldoende aan de parkeervraag voldaan worden. Er worden voor de vaststelling van dit bestemmingsplan vanuit verkeersoogpunt geen belemmeringen gezien.

### **4.8. Geluid**

#### **Plangebied**

De planlocatie blok H is gelegen op het ENKA-terrein in het oosten van Ede en bestaat uit twee gebouwen, H2 en H4. Gebouw H2 bestaat uit vijf bouwlagen en de westelijke vleugel uit zeven bouwlagen. Het gebouw H4 bestaat uit vijf bouwlagen, waarbij de oostelijke vleugel uit zes bouwlagen bestaat. Op de planlocatie wordt wonen mogelijk gemaakt. Het aantal woningen in blok H2-H4 bedraagt 201. De functie wonen is geluidgevoelig in het kader van de Wet geluidhinder. Het plangebied is gelegen binnen de wettelijke zone van het spoortraject Ede - Wageningen. In de directe omgeving van het plangebied zijn verkeerswegen gelegen met een wettelijke snelheid van 30 km/u. Deze verkeerswegen vallen buiten het wettelijk kader van de Wet geluidhinder, maar zijn in kader van een goede ruimtelijke ordening nader beschouwd. Voor het bouwplan is door het adviesbureau DGMR een akoestisch rapport opgesteld, d.d. 15 juni 2020 nr. M.2019.0276.00.R001. In dit onderzoek is inzicht gegeven in de geluidbelasting van verschillende bronnen binnen het plangebied. Om te komen tot een acceptabel woon- en leefklimaat zijn maatregelen bepaald. De Hierna wordt ingegaan op de geluidaspecten ten gevolge van het wegverkeerslawaai en spoorlawaai.

#### **Wettelijk kader verkeerslawaai**

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 industriewetlawaai door

middel van zonering. De Wgh is daarom sterk gelinkt aan de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

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

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

In bovenstaande situaties geldt voor nieuwe woningen in de zone van een verkeers- of spoorweg een beschermingsniveau van respectievelijk 48 en 55 decibel (dB). Dit is de wettelijke voorkeurswaarde. Door middel van een zogenaamde hogere waarde procedure kan het bevoegd gezag in bepaalde gevallen gemotiveerd afwijken van de voorkeurswaarde en een hogere geluidsbelasting (zogenaamde hogere waarde) toestaan. De maximale ontheffingswaarde bedraagt voor nieuwe woningen in stedelijk gebied in de zone van een bestaande weg of spoorweg respectievelijk 63 en 68 dB.

#### **Industrielawaai**

Op het ENKA-terrein worden geen zoneringsplichtige bedrijfsmatige activiteiten meer uitgevoerd. Het terrein is met de vaststelling van Bestemmingsplan ENKA-terrein in 2009 gedezoneerd. De op het terrein aanwezige warmtekrachtkoppeling is inmiddels ontmanteld. Het aspect Industrielawaai vormt derhalve geen belemmering voor de ontwikkeling.

#### **Wegverkeerslawaai**

In de directe omgeving van het bouwplan is de Akulaan gelegen met een wettelijke snelheid van 30 km/h. De verkeersweg is voorzien van een elementenverharding in keeperverband. De geluidbelasting op de zuidgevel van het woonblok H2 en H4 is hoger dan de voorkeurswaarde en bedraagt maximaal 52 dB. Deze zuidgevel is vanuit het spoorlawaai aangemerkt als de geluidluwe gevel.

#### **Bron- overdracht maatregelen**

Vanwege de beeldkwaliteit en ruimtelijke inpassing van de 30 km/u verkeersweg is de Akulaan voorzien van elementenverharding in keeperverband. Het vervangen van dit wegdektype is vanuit ruimtelijk oogpunt niet wenselijk. Eventuele overdrachtsmaatregelen zijn niet realistisch gezien de bouwhoogte van de bouwblokken H2 en H4.

#### **Gevelmaatregelen**

In kader van een goede ruimtelijke ordening is voor deze door wegverkeer belaste zuidgevel (vanuit spoorlawaai aangemerkt als geluidluwe gevel) per bouwlaag nadere maatregelen gedimensioneerd:

- zuidzijde, begane grond: tuinmuur met een hoogte van 1,20 meter;
- zuidzijde, appartementen tweede t/m vierde bouwlaag zijn de spijlen balkons is het plafond (onderzijde vloer bovenliggend balkon) voorzien van een absorberend plafond. De open spijlen balkons worden tevens voorzien van een beglaasde balustrade met een hoogte van 1,2 meter;
- De appartementen op de vijfde bouwlaag zijn voorzien van een dichte borstwering met een hoogte van 1.2 meter.

Met deze maatregelen voor wegverkeerslawaai wordt voor appartementen van Blok H2 en H4 ter plaatse van de balkons op de achterliggende gevel voldaan aan de voorkeurswaarde. Hiermee is de vanuit spoorlawaai aangemerkte geluidluwe zuidgevel gewaarborgd en is sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat.

#### **Railverkeerslawaai**

De deellocatie Blok H2 en H4 ligt op circa 45 meter van de spoorlijn Ede - Wageningen en ligt daarmee binnen de geluidszone. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat vanwege het spoortraject Ede - Wageningen



de wettelijke voorkeurswaarde van 55 dB binnen de deellocatie blok H2 en H4 bij bouwlaag 3 t/m 6 wordt overschreden en bedraagt ten hoogste 57 dB respectievelijk 58 dB en voldoet daarmee niet aan de wettelijke voorkeurswaarde (55 decibel).

De geluidbelasting ter plaatse van de kopgevels van blok H2 en H4 is 6 dB hoger dan de voorkeurswaarde en worden geluiddoof uitgevoerd. Deze gevels vallen hiermee buiten het wettelijk toetsingskader van de Wet geluidhinder.

#### Bron- overdracht maatregelen

Voor het spoortraject is i.v.m. het dichtbij gelegen station, de lage snelheid en het rolgeluid van de treinen geen doelmatige bronmaatregel te treffen. Eventuele overdrachtsmaatregelen zijn niet realistisch gezien de bouwhoogte van de bouwblokken H2 en H4.

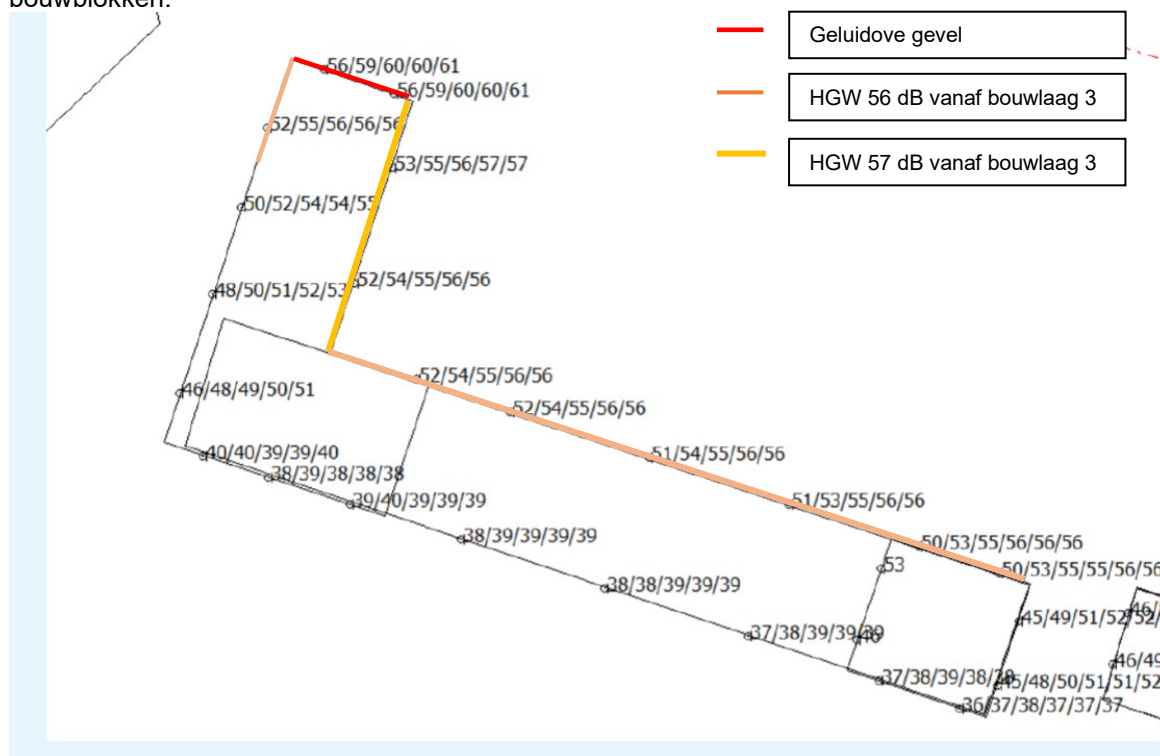
#### Gevelmaatregelen

In kader van een goede ruimtelijke ordening zijn voor de noordgevel maatregelen gedimensioneerd;

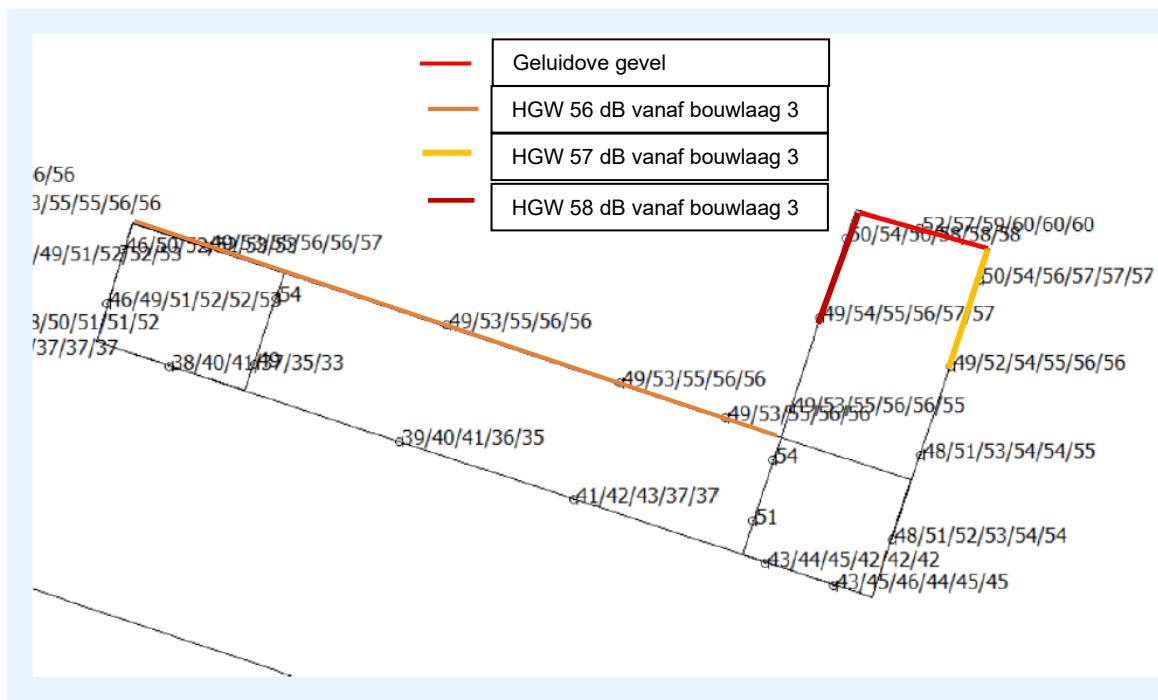
- De galerij/balkons aan de noordzijde worden voorzien van een gesloten balustrade in combinatie met een absorberend plafond. De hoogte van de gesloten balustrade bedraagt 1,2 meter.
- De kopgevels van blok H2 en H4 worden aan de zijde van het spoor geluiddoof uitgevoerd.
- Voor een aantal appartementen in blok H2 wordt voorzien in een gemeenschappelijke buitenruimte met een afscherming van 2 meter hoog. Als randvoorwaarde is gesteld dat de minimale massa ten minste 10 kg/m<sup>2</sup> bedraagt en kierdicht worden uitgevoerd.

#### Hogere waarden ter plaatse van de buitengevels

Voor de deellocatie blok H2 en H4 is in figuur 1 en 2 de hogere grenswaarde weergegeven op de bouwblokken.



Figuur 15: kleurcodering gevels hogere waarde blok H2



Figuur 16: kleurcodering gevels hogere waarde blok H4

## Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect weg- en railverkeerslawaaï geen belemmering vormt voor het vaststellen van het uitwerkingsplan en het realiseren van de woningen. In kader van een goed ruimtelijke ordening waarborgen de gedimensioneerde geluidmaatregelen een acceptabel tot goed woon- en leefklimaat. Gelijklopend met de planprocedure zal een hogere waarde procedure worden gevoerd. In de realisatiefase van het project dient voldoende aandacht te worden besteed aan de geluidwering van de dove gevels en de gevels waarvoor een hogere waarde is gesteld.

Vanwege de gecumuleerde geluidsbelasting ter plaatse van de woningen dient de initiatiefnemer een bouwakoestisch onderzoek uit te (laten) voeren. Het uitgangspunt hierbij is de gecumuleerde geluidbelasting van de verkeerswegen, inclusief de 30 km/u verkeerswegen, exclusief aftrek art. 110g Wgh, samengevoegd met de geluidbelasting van de overige bronnen. In dit onderzoek wordt voorgeschreven welke geluidsvoorzieningen nodig zijn om aan de eisen uit het Bouwbesluit 2012 voor het binnenniveau in de woningen te kunnen voldoen. Het onderzoek dient uitgevoerd te worden door de initiatiefnemer en bijgevoegd te worden bij de aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen.

## 4.9. Luchtkwaliteit

### Wettelijk kader

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

De kritische componenten in Nederland zijn fijn stof ( $PM_{10}$ ) en stikstofdioxide ( $NO_2$ ). De concentratie van de overige vervuulende stoffen, waaronder benzeen, lood, zwaveldioxide en koolstofoxide, bevindt zich in Nederland ruim onder de grenswaarden.

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op

het begrip NIBM. Per 1 augustus 2009 geldt als NIBM-grens 3% van de grenswaarde. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ruimtelijke ontwikkelingen die wel in belangrijke mate de luchtkwaliteit beïnvloeden (IBM-projecten) zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma heeft tot doel in heel Nederland tijdig te voldoen aan de grenswaarden en omvat enerzijds alle IBM-projecten en anderzijds nationale, regionale en lokale maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Middels de jaarlijkse monitoring wordt de luchtkwaliteit in heel Nederland op leefniveau getoetst aan de grenswaarden. Indien nodig wordt middels maatregelen bijgestuurd om tijdig aan de normen te voldoen.

#### *Beschouwing plangebied*

De ontwikkelingen binnen de Veluwe Poort, waaronder ook het ENKA-terrein, zijn als IBM-project opgenomen in het NSL (IB-nr. 271). In het NSL zijn alle IBM-projecten in Nederland opgenomen. Al deze projecten veroorzaken een verslechtering van de luchtkwaliteit. Ter compensatie zijn in het NSL nationale, regionale en lokale maatregelen afgesproken die deze verslechtering tegen moeten gaan. Daarnaast wordt in het NSL een aantal maatregelen getroffen om specifieke knelpunten op te lossen. 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. De totale ontwikkelingen binnen de Veluwe Poort zijn opgenomen in dit NSL en worden dus op drie niveaus met maatregelen gecompenseerd.

Verder geldt voor woningbouwlocaties een NIBM-grens van 1.500 woningen. De beoogde ontwikkeling van 201 appartementen valt daarmee ruimschoots binnen de NIBM-grens. Ook zijn er volgens de monitoringsresultaten van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit geen (dreigende) overschrijdingen van de grenswaarden van de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) langs de wegen in de omgeving van het plangebied. Gelet op het bepaalde in artikel 5.16, derde lid, van de Wet milieubeheer is geen luchtkwaliteitsonderzoek bij voorliggend bestemmingsplan nodig.

#### *Conclusie*

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor dit plan.

### **4.10. Externe Veiligheid**

#### *Wettelijk kader*

Externe veiligheid gaat over het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor mens en milieu bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het gaat daarbij uitsluitend om de kans dat derden (omwonenden) dodelijk letsel oplopen door een calamiteit bij een bedrijf of door een ongeval bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Rond bedrijven en langs routes (of buisleidingentracés) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, zijn daarom 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.

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

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

#### *Beschouwing plangebied*

Met behulp van de risicokaart van de provincie Gelderland is een inventarisatie gemaakt van de aanwezige risicobronnen in de omgeving van het plangebied. Onderstaand is per type risicobron beschouwd of sprake is van een relevante invloed op het plangebied.

#### Bedrijven

In de directe nabijheid van het plangebied zijn geen relevante risicovolle bedrijven aanwezig. De voorgenomen ontwikkelingen voorzien niet in de mogelijkheid om risicovolle bedrijven binnen het plangebied op te richten.

#### Buisleidingen

Op circa 90 meter van het plangebied ligt een hogedruk aardgasleiding (transportroutedeel N-568-10). Het plangebied ligt buiten de relevante plaatsgebonden risicocontour en zogenaamde belemmeringenstrook. Het invloedsgebied van de leiding bedraagt 140 meter bij een leiding met een ontwerpdruk van 40 bar en een diameter van 12 (mm). Binnen het invloedsgebied moet het groepsrisico verantwoord worden.

Voor de verlegging van de hogedruk aardgasleiding is eerder een rapport met kwantitatieve risicoanalyse opgesteld (Rapport Kwantitatieve Risicoanalyse Gastransportleiding N-568-10, met kenmerk 74101761-GCS 12.R.53074 van 14 september 2012, opgesteld door DNV KEMA Energy & Sustainability). In deze kwantitatieve risicoanalyse is rekening gehouden met een aantal toekomstige woningbouwprojecten die onder de Veluwe Poort vallen, waaronder het ENKA-terrein. Uit de risicoanalyse blijkt dat voor de beoogde woningbouw het groepsrisico in alle gevallen ruim onder de oriëntatiewaarde voor de buisleiding ligt. Vanwege de geringe omvang van het groepsrisico is voor het plan geen uitgebreide verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk.

#### Weg, water en spoor

Het plangebied ligt buiten het invloedsgebied van weg- en vaarwegen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van de spoorlijn Utrecht-Arnhem waar voorheen enig transport van gevaarlijke stoffen over plaatsvond. Met het van kracht worden van het Basisnet per 1 januari 2014 is het reguliere vervoer van gevaarlijke stoffen op dit spoortraject Arnhem-Utrecht komen te vervallen.

#### Cumulatie

Van cumulatie van de externe veiligheidsrisico's is geen sprake omdat de enige risicobron die van invloed is op het plangebied de hogedruk aardgasleiding is.

#### *Conclusie*

De externe veiligheidsrisico's die samenhangen met risicovolle bedrijven en transport van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor zijn niet van invloed op het plangebied en vormen daardoor geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Voor de hogedruk aardgasleiding ten noorden van het plangebied geldt dat het plan buiten de plaatsgebonden risicocontour en belemmeringenstrook ligt. Het groepsrisico is beperkt van omvang waardoor voor het plan geen uitgebreide verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk is. Het externe veiligheidsrisico dat samenhangt met de aardgasleiding vormt daarmee ook geen belemmering voor het plan.

### **4.11. 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:

- 50 meter aan weerszijden van het hart van de hoogspanningslijn voor 50 kV-lijnen;
- 60 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.

### **4.12. (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*

##### Bereikbaarheid

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.

##### Opkomsttijd

In de Wet veiligheidsregio's worden eisen gesteld aan de opkomsttijden van de brandweer. Deze zijn als norm vastgelegd in het bijbehorende Besluit. De opkomsttijd is de totale tijd die verstrijkt vanaf het moment dat de brandweer gealarmeerd wordt tot het moment dat de brandweer bij het betreffende adres arriveert. De maximale opkomsttijd is gerelateerd aan de gebruiksfunctie. De opkomstnorm voor een woonfunctie is maximaal 8 minuten. De werkelijke opkomsttijd van de brandweer valt in dit geval binnen de norm zoals die in het Besluit veiligheidsregio's is vastgelegd. Daarom zijn er geen aanvullende voorwaarden noodzakelijk.

##### Bluswatervoorziening

Voor een adequate brandbestrijding dient de brandweer tijdig over voldoende bluswater te kunnen beschikken. Ook hiervoor zijn voorwaarden gesteld.

Het plan omvat een woongebouw met een hoogste verdiepingvloer van meer dan 20 meter. In een bouwwerk met een hoogste verdiepingvloer van meer dan 20 meter is een droge blusleiding vereist.

Wanneer een droge blusleiding vereist is, moet de opstelplaats van een tankautospuut binnen 15 meter van de aansluiting op de droge blusleiding zijn. De maximale afstand tussen de opstelplaats van de tankautospuut en een ondergrondse brandkraan mag niet meer dan 20 meter zijn.

In de directe nabijheid van dit plan is een ondergrondse brandkraan met een capaciteit van minimaal 30 m<sup>3</sup> per uur aanwezig. Bij de verdere uitwerking van dit plan of ontwerp van dit bouwwerk moet rekening gehouden worden met de locatie van de ondergrondse brandkraan, de opstelplaats voor een tankautospuut (4 x 10 meter) en de entree + aansluiting van de droge blusleiding.

De primaire bluswatervoorziening voldoet aan de voorwaarden zoals opgenomen in de handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid. Om die reden zijn er, naast de hierboven genoemde opmerkingen, geen aanvullende voorwaarden nodig.

#### *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.

### **4.13. 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 zijn de globale visie 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*

Een deel van de te ontwikkelen locatie op de ENKA Noord-West is onderdeel van de hoofdgroenstructuur, zie hieronder de uitsnede van de groenstructuurkaart. Dit betekent dat het plan zorgvuldig ingepast moet worden en aan moet sluiten op de groenstructuur. Op dit moment ligt het terrein braak waardoor er geen rekening gehouden dient te worden met de inpassing van groen of bomen. Wel is het noodzakelijk dat er voldoende ruimte voor groen en bomen wordt gereserveerd in de planvorming zodat het nieuwe bomen en groen zich duurzaam kunnen ontwikkelen en de groenstructuur wordt hersteld.





**Figuur 17: Impressie toekomstige situatie van de groene inrichting**



**Figuur 18: Uitsnede groenstructuurkaart**

### *Conclusie*

Voor het te ontwikkelen gebied wordt als randvoorwaarde gesteld dat er voldoende ruimte wordt gereserveerd voor herstel van de groenstructuur. Voor nieuwe bomen en groen is het noodzakelijk dat er voldoende ruimte wordt gereserveerd voor een duurzame inpassing in de openbare ruimte zodat groen en bomen voldoende leefruimte heeft om zich te kunnen ontwikkelen en beheerbaar is. Dit ten behoeve van een duurzame en gezonde leefomgeving volgens de speerpunten uit de Stadsvisie Ede. Deze ruimte betreft de nieuw aan te leggen openbare ruimte tussen de gebouwen H en I.

#### 4.14. Energie

##### *Beschouwing plangebied*

Bij de ontwikkeling van het plangebied ligt ook een opgave bij het zo energiezuinig en toekomstbestendig maken van het gebied. Naast alle regelgeving wordt aansluiting gezocht bij de beleidsambities en de gemeentelijke Routekaart om in 2030 55% CO<sub>2</sub> te hebben gereduceerd, onafhankelijk van aardgas te worden en om in 2050 energieneutraal te zijn.

De woningen in het plangebied worden aangesloten op het warmtenet.

Dit kan door:

- *Maximaliseren van het aantal zonnepanelen*
- *Besparing op de warmtevraag en een toename van het aandeel duurzame warmte*

Over de keuzes is afstemming met de netwerkbeheerder noodzakelijk en daarnaast van belang dat de toekomstige bewoners worden meegenomen in de keuzes door het voorleggen van opties met bijbehorende voor- en nadelen en voorlichting te geven over juist en energiebesparend gebruik.

Gezondheid en (geluids)hinder is een aandachtspunt bij duurzame oplossingen. Verduurzamen kan namelijk zowel positieve als negatieve gevolgen hebben voor de kwaliteit van het binnenmilieu/gezondheid (bijv. geluidshinder van buitenunits van luchtwarmtepompen en balansventilatieunits (in pandig)).

- *Ruimte te reserveren voor duurzame en schone mobiliteit via locatie en benutting van laadinfra t.b.v. elektrische voertuigen en het stimuleren van het fietsgebruik.*

Mobiliteit zal zich in sneltreinvaart ontwikkelen richting elektrisch. Ruimte en infra voor opladen moet zowel op eigen terrein als in de openbare ruimte gerealiseerd worden. Een mogelijkheid hierbij is dat de laadpalen infra onderdeel worden van een Smart-Grid. Om de parkeerdruk te verminderen kan gedacht worden aan een experiment met deelauto's ter vervanging van een tweede auto van bewoners. Omgeving zo inrichten dat gebruik van fiets en lopen zoveel mogelijk gestimuleerd wordt als primaire vervoerskeuze.

- *Het sluiten van de grondstoffenkringloop door verdergaande toepassing van duurzame (innovatieve) materialen in gebouwen en omgeving via hernieuwbare grondstoffen, materialen met lagere CO<sub>2</sub> emissie bij productie en groene daken en gevels.*

Wat betreft materiaalgebruik is 'circulariteit' een duurzaamheidspierpunt binnen de gemeente Ede. In dit gebied kan hier invulling aan geven worden door te kiezen voor gebruikte grondstoffen en materialen, welke na gebruik weer in de kringloop gebracht kunnen worden. In de bouwopgave kan ook aandacht worden besteed aan de klimaatbestendigheid op gebouw niveau (opwarming binnen beperken): hittestress tegen te gaan door beschaduwden van (kleinere) ramen, kleur van de gevel.

Voor de openbare ruimte geldt circulariteit in staatmeubilair, speeltoestellen en bestratingsmaterialen, energiezuinige verlichting, inrichting en onderhoud groen en wellicht ruimte voor (kleinschalige / educatieve) energieopwekking.

##### *Conclusie*

Het aspect duurzaamheid biedt kansen en mogelijkheden voor dit plan.

#### 4.15. Trillingen

##### *Beleid/regelgeving*

Treinverkeer, maar ook bouwwerkzaamheden en wegverkeer, kunnen aanleiding geven tot trillingen in gebouwen. Deze trillingen kunnen leiden tot verstoring van gevoelige apparatuur, hinder of schade. In Nederland bestaat tot op heden geen wetgeving voor het voorkomen van hinder of schade door trillingen, zoals die wel bestaat voor geluidhinder (Wet geluidhinder). Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen het aspect trillingen geen aandachtspunt is in de afwegingen. De beoordeling van het aspect trillingen vindt zijn grondslag in artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening, waarin de zorg voor een goede ruimtelijke ordening is voorgeschreven. Daarvoor is het nodig om mogelijke trillingshinder in kaart te brengen en deze te betrekken in de beoordeling.

De volgende richtlijnen en beleidsregels worden gebruikt bij de afweging rond trillingen:

- SBR-richtlijnen:
  - Deel A, Schade aan gebouwen
  - Deel B, Hinder voor personen in gebouwen
  - Deel C, Storing aan apparatuur
- Beleidsregel trillinghinder spoor (Bts).

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft in 2012 de Beleidsregel trillinghinder spoor (Bts) opgesteld, die een wijziging van en aanvulling op de eerder gebruikte SBR B-richtlijn is. In 2014 is een aangevulde versie van de Bts gepubliceerd.

De SBR B-richtlijn kent drie types streefwaarden:

1. A1, de onderste streefwaarde voor de trillingssterkte  $V_{max}$ ;
2. A2, de bovenste streefwaarde voor de trillingssterkte  $V_{max}$ ;
3. A3, de streefwaarde voor de trillingsintensiteit  $V_{per}$ .

In de onderstaande tabel staan de streefwaarden voor een nieuwe situatie per gebouwfunctie en dagdeel volgens de SBR B-richtlijn.

| Gebouwfunctie               | Dag en avond      |     |      | Nacht |     |      |
|-----------------------------|-------------------|-----|------|-------|-----|------|
|                             | A1                | A2  | A3   | A1    | A2  | A3   |
| <i>Gezondheidszorg</i>      | 0.1 <sup>1)</sup> | 0.4 | 0.05 | 0.1   | 0.2 | 0.05 |
| <i>Wonen</i>                | 0.1               | 0.4 | 0.05 | 0.1   | 0.2 | 0.05 |
| <i>Kantoor</i>              | 0.15              | 0.6 | 0.07 | 0.15  | 0.6 | 0.07 |
| <i>Bijeenkomsten</i>        | 0.15              | 0.6 | 0.07 | 0.15  | 0.6 | 0.07 |
| <i>Kritische werkruimte</i> | 0.1               | 0.1 | ---  | 0.1   | 0.1 | ---  |

**Figuur 19: Streefwaarden nieuwe situatie volgens SBR-richtlijn**  
**NB. Een streefwaarde van 0.1 betekent een waarde kleiner dan 0.15**

#### *Beschouwing plangebied*

De toekomstige functies waarin dit bestemmingsplan voorziet, zijn voor een gedeelte gelegen binnen de aandachtzone voor trillingen van 100 meter van het spoor Utrecht - Arnhem. De treinverkeer over dit tracé zou in potentie kunnen leiden tot (hinderlijke) trillingen in de gebouwen in het plangebied. Het plan maakt de ontwikkeling mogelijk van woningen langs de spoorweg Utrecht-Arnhem. Op basis van de dichtste afstand tot het doorgaande spoor (circa 30 meter) en het spoorgebruik is trillingshinder in de woningen niet uit te sluiten.

Voor de ontwikkeling van het ENKA-terrein is in 2018 een trillingsonderzoek<sup>6</sup> uitgevoerd waarin is getoetst aan de streefwaarden uit de SBR - Richtlijn deel B. In aanvulling hierop is specifiek voor de woningen in het plangebied in 2020 een trillingsonderzoek<sup>7</sup> uitgevoerd, waarin maatregelen nader zijn onderzocht. In de onderzoeken is rekening gehouden met toekomstige ontwikkeling op het spoor zoals het de ontwikkeling van het station Ede en het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Uit het trillingsonderzoek uit 2020 blijkt dat de beoogde woningbouw met maatregelen aan de fundering voldoet aan de streefwaarden uit de SBR-B richtlijn. De streefwaarden uit de SBR richtlijn worden verder juridisch geborgd in de regels van dit bestemmingsplan. Daarmee wordt voor het aspect trillingen met betrekking tot wonen gezorgd dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

<sup>6</sup> Rapport 'Trillingsonderzoek ENKA-terrein Ede: Bestemmingsplan ENKA-terrein Ede' met kenmerk D79-MKA-KA-1800197 d.d. 25 oktober 2018 van Movaris

<sup>7</sup> Rapport 'Trillingsonderzoek ENKA-terrein Ede: Trillingsonderzoek met behulp van dynamische rekenmodellen' met kenmerk D79-KGA-KA-1900023 d.d. 2 juni 2020 van Movares

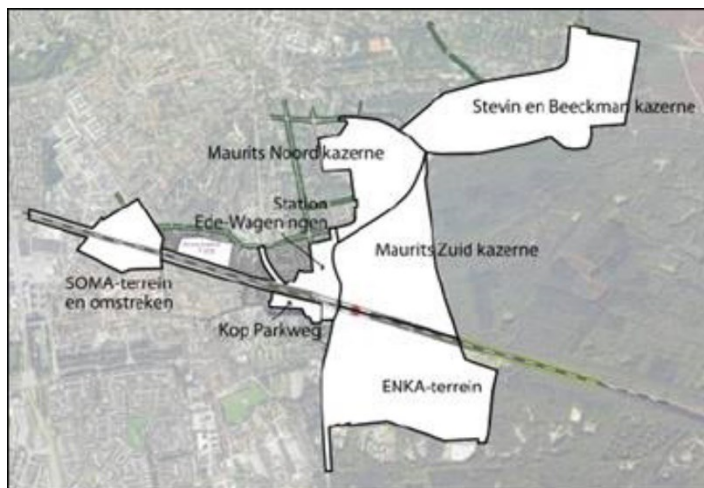
Daarnaast voorziet het plan ten zuiden van de woningen in een bestemming met gemengde doeleinden op circa 85 meter van het doorgaande spoor. Binnen deze bestemming is gebruik toe gestaan van onder andere vergaderruimte en voorzieningen voor cultuur en ontspanning. Hiervoor is mogelijk de streefwaarde voor bijeenkomsten van toepassing. Uit het trillingsonderzoek uit 2018 blijkt dat het woongedeelte dat verder is gelegen van het spoor voldoet aan de streefwaarde van 0.1 voor wonen. Het is aannemelijk dat de nog verder van het spoor gelegen bestemming voor gemengde doeleinden kan voldoen aan de streefwaarde van 0.15 voor bijeenkomsten. Specifieke maatregelen voor deze bestemming zijn daarom niet nodig.

#### *Conclusie*

Geconcludeerd wordt dat het plan voor het aspect trilling door het nemen van maatregelen voldoet aan de streefwaarde voor SBR-B. Vanwege de ligging ten opzichte van het spoor Utrecht-Arnhem wordt dit verder juridisch geborgd in de regels van het bestemmingsplan. Daarmee is een goede ruimtelijke ordening op het aspect trillingen gewaarborgd.

#### **4.16. Milieueffectrapport**

Het Milieueffectrapport (MER) (MER Ede-Oost + Aanvulling) ziet op de ontwikkeling van het gebied Ede-Oost en spoorzone, waaronder ook het ENKA-terrein. Het betreft een zogenaamd besluit-MER (ook wel project-MER genoemd). Dat betekent kortweg dat het gaat om eindbestemmingen en niet een globaal plan (daarvoor wordt een plan-MER opgesteld). Zie de volgende afbeelding van het volledige gebied:



**Figuur 20: MER-gebied**

De herontwikkeling van dit gebied is als één samenhangend stedelijk ontwikkelingsproject aangemerkt. Die volledige ontwikkeling is als onderwerp genomen van de uitgevoerde MER. Zie de volgende omschrijving van het project:



#### Voorgenomen activiteit

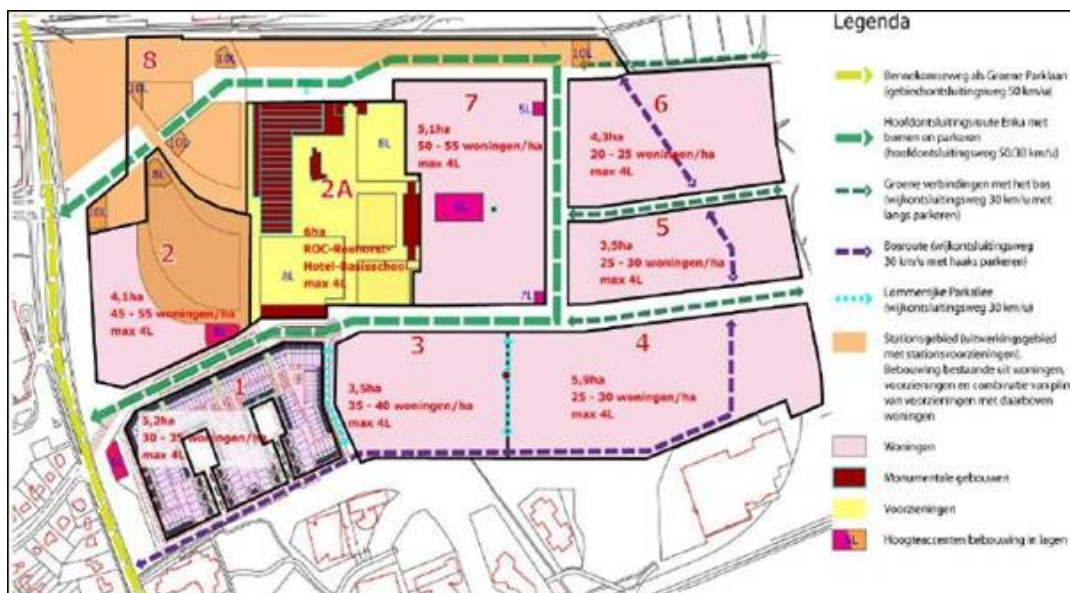
De voorgenomen activiteit, de ontwikkeling van Ede-Oost en de spoorzone, vormt het uitgangspunt voor dit Besluit-MER.

- 3.500 tot 4.500 nieuwe woningen zijn voorzien.
- Conform de Structuurvisie Infrastructuur wordt voor de ontsluiting van het plangebied van Ede-Oost naar de N224 aan de noordzijde en de Bennekomseweg aan de zuidzijde de Parklaan gerealiseerd. Daarnaast wordt een aansluiting gerealiseerd op de A12 ter hoogte van de Dr. Willem Dreeslaan en een verbindingsweg tussen Parklaan en deze nieuwe aansluiting.
- Van de 90.000 tot 110.000 m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlak aan commerciële functies is het overgrote deel in de directe nabijheid van het station gesitueerd.
- Realisatie van 15.000 m<sup>2</sup> maatschappelijke voorzieningen, circa 13.000 m<sup>2</sup> aan zorg en welzijnsclusters en circa 40.000 m<sup>2</sup> aan overige functies.

Figuur 21: Omschrijving project ten behoeve van uitgevoerde MER

Zoals wel vaker het geval is bij gebiedsontwikkelingen van deze omvang wordt het gebied gefaseerd ontwikkeld en wordt per deelgebied een bestemmingsplan opgesteld. Conform de rechtspraak geldt de m.e.r.-plicht voor het eerste ruimtelijke besluit dat voorziet in de mogelijke realisatie van dit project. Dit geldt niet alleen in de situatie dat het desbetreffende besluit betrekking heeft op het gehele project, maar dit geldt tevens in de situatie dat het besluit betrekking heeft op slechts een gedeelte daarvan.

In dit geval was het bestemmingsplan ENKA het eerste ruimtelijke besluit. Het opgestelde MER ziet (zoals voornoemd) op het gehele project en dus niet alleen het plangebied van dit bestemmingsplan (er wordt overigens in dit MER nog vanuit gegaan dat het bestemmingsplan ENKA zal zien op de ontwikkeling van 1.400 tot 1.600 woningen). Het MER heeft dus ook betrekking op de ontwikkeling van deelgebied 8 van het ENKA-terrein: “Stationsgebied (uitwerkingsgebied met stationsvoorzieningen). Bebouwing bestaande uit woningen, voorzieningen en combinatie van plint van voorzieningen met daarboven woningen”.



Figuur 22: Uitsnede onderzoeksgebied MER

Uit de rechtspraak volgt dat indien er een (project-)MER is opgesteld, dat betrekking heeft op het gehele stedelijk ontwikkelingsproject, de m.e.r.-plicht is uitgewerkt. Indien voor hetzelfde project opvolgende bestemmingsplannen met een eindbestemming (zogenaamde kolom 4-besluiten) worden genomen, bestaat

daarvoor derhalve niet meer de verplichting een m.e.r. uit te voeren (*ABRvS 28 mei 2008, ECLI:NL:RVS:2008:BD2641, r.o. 2.4.2.2.*).

De ontwikkeling van H2-H4 past binnen het stedelijk ontwikkelingsproject Ede-Oost en spoorzone, waarvoor reeds een MER is gesteld, zodat de m.e.r.-plicht voor die ontwikkeling is uitgewerkt er dus geen m.e.r. hoeft te worden uitgevoerd. Er hoeft dus ook geen m.e.r.-beoordelingsbesluit te worden genomen.

Wanneer er enige tijd is gelegen tussen het opstellen van het MER en het nemen van het m.e.r.-plichtige besluit kan het voorkomen dat bepaalde onderdelen actualisatie behoeven. Bijvoorbeeld omdat de uitgangspunten zijn gewijzigd, zodat moet worden geconstateerd dat in het reeds opgestelde MER niet alle milieugevolgen zijn beoordeeld. In voorliggend plan voor H2-H4, in relatie tot het al opgestelde MER, is er geen aanleiding om te stellen dat een actualisatie is vereist.

## **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 Ede, sectie C, nummers 3862, 3863, 5178 (gedeeltelijk), 5180 en 5377. De oppervlakte bedraagt 18.926 m<sup>2</sup>.

Het plangebied betreft particulier eigendom.

Het gebied omvat straks de twee gebouwen, die eigendom worden van Woonstede.

Het omliggende openbare gebied, inclusief openbaar parkeerterrein, wordt overgedragen aan de gemeente.

#### **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 (verder Wro), zogenaamde 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. Alle kosten komen voor rekening van de aanvrager van de bestemmingsplanherziening. Daarnaast wordt parkeren op eigen terrein opgelost.

Omdat alle kosten voor rekening van de aanvrager komen en er een anterieure-overeenkomst is gesloten waarin onder meer het aspect planschade is geregeld, 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 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 aanduidingsregels en 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, het volgende stramen 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 7)**

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 8)**

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 9)**

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 10)**

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 11)**

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 12)**

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

#### **Overige regels (artikel 13)**

In dit artikel worden de aspecten parkeren en laden en lossen geregeld.

### **6.3.4. HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGEL**

#### **Overgangsrecht (artikel 14)**

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. Voor deze ontwikkeling is het overgangsrecht op de voormalige sporthal en het bestaande hotel en congrescentrum van toepassing.

De bescherming van het overgangsrecht zoals hierboven beschreven vervalt op het moment dat een nieuw bestemmingsplan voor de betreffende gronden wordt vastgesteld.

### **Slotregel (artikel 15)**

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

## **6.3.5. BESTEMMINGEN**

### **Gemengd (artikel 3)**

De voor 'Gemengd' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- horeca categorie 1 en 2 met bijbehorende terrassen;
- een informatiepunt;
- vergaderruimte;
- voorzieningen voor cultuur en ontspanning, in de vorm van bijvoorbeeld een atelier, creativiteitscentrum of een galerie;
- brandveiligheids- en blusvoorzieningen;

met daarbij behorende:

- nutsvoorzieningen;
- tuinen, erven en verhardingen;
- wegen, voet- en fietspaden;
- parkeervoorzieningen;
- groenvoorzieningen;
- waterhuishoudkundige voorzieningen;
- toegangswegen voor aangrenzende bestemmingen;

### **Groen (artikel 4)**

Binnen de bestemming 'Groen' kunnen verschillende functies voorkomen die te maken hebben met het openbaar gebied. Binnen deze bestemming zijn de volgende functies toegestaan:

- a. groenvoorzieningen;
- b. bermen en beplantingen;
- c. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- d. voet- en fietspaden;
- e. nutsvoorzieningen;
- f. brandveiligheids- en blusvoorzieningen;
- g. toegangswegen ten behoeve van aangrenzende bestemmingen.

### **Verkeer (artikel 5)**

De parkeerplaatsen, doorgaande (auto)verkeersroutes met bijbehorende bermen en trottoirs zijn geregeld in de bestemming 'Verkeer'. Binnen deze bestemmingen zijn naast de wegen en fietspaden ook de bermen, taluds en sloten toegelaten. Dit biedt enige flexibiliteit ten aanzien van de inrichting, waarbij dan niet steeds een planherziening is vereist.

### **Wonen (artikel 6)**

De woonbebouwing is opgenomen in de bestemming 'Wonen'. Op de verbeelding is binnen deze bestemming een bouwvlak aangegeven, waarbinnen de hoofdgebouwen dienen te worden gesitueerd. Daarbij is de maximale bouwhoogte aangegeven. Het type woningen is geregeld door middel van de aanduiding 'gestapeld'. Aan huis verbonden beroepen en lichte bedrijvigheid zijn onder bepaalde voorwaarden toegelaten, tot 30% van het bruto vloeroppervlak van de woningen met een maximum van 30 m<sup>2</sup>. Hiervoor is via een afwijkingsregeling uitbreiding mogelijk tot maximaal 80 m<sup>2</sup>.

## 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.

#### *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. De gemeente heeft hierop de volgende reacties ontvangen.

#### **Brandweer Gelderland-Midden**

##### **Bereikbaarheid**

Voor wat betreft de bereikbaarheid moet worden voldaan aan de voorwaarden zoals die zijn opgenomen in de handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid. Bij de verdere uitwerking van dit plan moet er rekening gehouden worden dat de opstelplaatsen voor de brandweer voldoende bereikbaar zijn. De opstelplaats(en) voor de brandweer moeten bij de verdere uitwerking bepaald worden.

##### **Opkomsttijd**

In de Wet veiligheidsregio's worden eisen gesteld aan de opkomsttijden van de brandweer. Deze zijn als norm vastgelegd in het bijbehorende Besluit. De opkomsttijd is de totale tijd die verstrijkt vanaf het moment dat de brandweer gealarmeerd wordt tot het moment dat de brandweer bij het betreffende adres arriveert. De maximale opkomsttijd is gerelateerd aan de gebruiksfunctie. De werkelijke opkomsttijd van de brandweer valt in dit geval binnen de norm zoals die in het Besluit veiligheidsregio's is vastgelegd. Daarom zijn er geen aanvullende voorwaarden noodzakelijk.

##### **Bluswatervoorziening**

Voor een adequate brandbestrijding dient de brandweer tijdig over voldoende bluswater te kunnen beschikken. Ook hiervoor zijn voorwaarden gesteld.

Voor dit plan betekent dat, dat het brandweervoertuig de hoofdtoegang tot maximaal 10 meter moet kunnen naderen (opstelplaats).

Vervolgens dient de brandweer binnen een afstand van maximaal 20 meter vanaf de opstelplaats over een primaire bluswatervoorziening (brandkraan) met een capaciteit van minimaal 90 m<sup>3</sup> per uur te kunnen beschikken.

Voor dit plan is nog niet bekend waar de opstelplaats(en) voor de brandweer gesitueerd gaan worden. Ik adviseer u om door middel van vooroverleg de strategische ligging van de opstelplaatsen voor de brandweer en de preventieve repressieve voorzieningen (o.a. droge blusleiding) van het bouwwerk te bepalen en vast te leggen. Vanuit deze voorziening kan bepaald worden waar extra bluswatervoorzieningen vereist zijn. De huidige dichtstbijzijnde bluswatervoorziening is per definitie niet toereikend.

##### **Externe Veiligheid**

In het kader van Externe Veiligheid hebben wij getoetst of het plan op zich zelf een risicobron vormt voor de omgeving of dat er in de omgeving risicobronnen aanwezig zijn die van invloed zijn op het plan. Dit blijkt niet het geval. Ten aanzien van Externe Veiligheid zijn dan ook geen nadere voorwaarden van toepassing.

#### *Reactie gemeente*

Deze reactie is verwerkt in paragraaf 4.10 van de toelichting.

### **Gasunie**

Op grond van deze toetsing komen wij tot de conclusie dat het plangebied binnen de 1% letaliteitgrens van onze dichtst bij gelegen aardgastransportleiding valt (zie plaatje hieronder). Wij adviseren u daarom om in de toelichting het onderdeel Externe veiligheid (groepsrisico) voor wat betreft de aanwezigheid van deze gasleiding, op te nemen.



**Figuur 23: Ligging gastransportleiding**

#### *Reactie gemeente*

Deze reactie is verwerkt in de toelichting.

### **Rijkswaterstaat**

Vanuit Rijkswaterstaat bestaat er geen aanleiding voor het maken van inhoudelijke opmerkingen.

#### *Reactie gemeente*

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

### **ProRail**

Gezien de ligging van het plangebied ten opzichte van de spoorlijn ziet ProRail graag dat de aspecten Trillingen, Geluid en Externe Veiligheid op correcte wijze worden onderzocht en onderbouwd in het (voor)ontwerp-bestemmingsplan. ProRail verzoekt u derhalve dit mee te nemen in de verdere procedure.

#### *Reactie gemeente*

Deze reactie is verwerkt in de toelichting.

## 7.2. Participatie

In september 2015 is voor het gebied Enka Noord West een voorontwerp gepubliceerd. Door middel van verspreiding van een nieuwsbrief en organisatie van een informatiebijeenkomst zijn omwonenden en belanghebbenden geïnformeerd over de voorgenomen plannen van destijds. Men had de mogelijkheid een reactie te geven op de plannen. Het plan dat in 2015 is gepubliceerd wijkt op veel punten af van het plan dat nu in het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Zo is er geen sprake meer van de komst van een zwembad met bijbehorende short stay functie en kantoren, maar is er nu enkel woningbouw voorzien, met slechts een beperkt aantal m<sup>2</sup> voorzieningen. Daarnaast is de maximale bouwhoogte naar beneden bijgesteld. Voornamelijk tegen de bouwhoogte van negen verdiepingen was veel weerstand. Gezien de tijd die inmiddels is verstreken en de verandering van het bouwplan, is de procedure uit 2015 buiten beschouwing gelaten en is een nieuwe procedure opgestart.

In april 2020 is er een informatiebijeenkomst georganiseerd voor de Klankbordgroep Stationsomgeving. Helaas is dit door corona beperkt tot informatieverstrekking per email met de mogelijkheid vragen te stellen. In de klankbordgroep zijn alle belangenverenigingen uit de omgeving vertegenwoordigd. Daarnaast is tijdens de webinar van 11 mei 2020 een uitgebreide presentatie gegeven over de plannen. Deze is uitgezonden op Youtube ([https://www.youtube.com/watch?v=-z\\_aSln3MWM&feature=youtu.be](https://www.youtube.com/watch?v=-z_aSln3MWM&feature=youtu.be) (vanaf 1 uur, 10 minuten)) en EdeTV. Vooraf en tijdens de uitzending konden vragen worden gesteld. Alle antwoorden zijn op de website <https://www.ede.nl/in-de-gemeente-edebouwprojecten/kazerneterreinen-en-de-stationsomgeving> gepubliceerd.

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.