



Ruimtelijke Onderbouwing

‘Ede, Transformatie Loevestein 33’

ten behoeve van gebouwen 1 en 2 in fase 1
WABO 2020W2812

24 juni 2021

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding.....	4
1.2	Ligging plangebied	4
1.3	Geldend bestemmingsplan	5
1.4	Procedure.....	6
2	Onderzoek en randvoorwaarden.....	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Wonen	7
2.2.1	Ladder van duurzame verstedelijking	7
2.2.2	Woningprogramma plangebied.....	8
2.2.3	Conclusie	8
2.3	Bedrijven en milieuzonering	8
2.3.1	Beleid/regelgeving	8
2.3.2	Situatie plangebied	9
2.3.3	Conclusie	9
2.4	Verkeer en parkeren	10
2.4.1	Beleid/regelgeving	10
2.4.2	Situatie plangebied	10
2.4.3	Conclusie	11
2.5	Bodem	11
2.5.1	Beleid/regelgeving	11
2.5.2	Situatie plangebied	11
2.5.3	Conclusie	12
2.6	Water.....	12
2.6.1	Beleid/regelgeving	12
2.6.2	Situatie plangebied	13
2.6.3	Conclusie	14
2.7	Groen	14
2.7.1	Beleid/regelgeving	14
2.7.2	Situatie plangebied	15
2.7.3	Conclusie	16
2.8	Ecologie/natuur	17
2.8.1	Beleid/regelgeving	17
2.8.2	Situatie plangebied	18
2.9	Archeologie	19
2.9.1	Situatie plangebied	20
2.9.2	Conclusie	20
2.10	Cultuurhistorie	21
2.10.1	Beleid/regelgeving.....	21
2.10.2	Conclusie.....	25
2.11	Geluid (weg- en industrielawaai)	25
2.11.1	Beleid/regelgeving.....	25
2.11.2	Situatie plangebied.....	27
2.11.3	Conclusie.....	33
2.12	Luchtkwaliteit	34
2.12.1	Beleid/regelgeving.....	34
2.12.2	Situatie plangebied.....	35
2.12.3	Conclusie.....	35
2.13	Externe veiligheid	35
2.13.1	Inleiding	35
2.13.2	Wettelijk kader	36
2.13.3	Situatie plangebied	36
2.13.4	Conclusie.....	36
2.14	Hoogspanningslijnen	36
2.14.1	Beleid/regelgeving.....	36

2.14.2	Situatie plangebied	37
2.14.3	Conclusie	37
2.15	Duurzaamheid	37
2.15.1	Beleid en regelgeving	37
2.15.2	Situatie plangebied	37
2.15.3	Conclusie	38
2.16	Beeldkwaliteit openbare ruimte	38
3	Inspraak en overleg	39
3.1	Burgerparticipatie	39

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

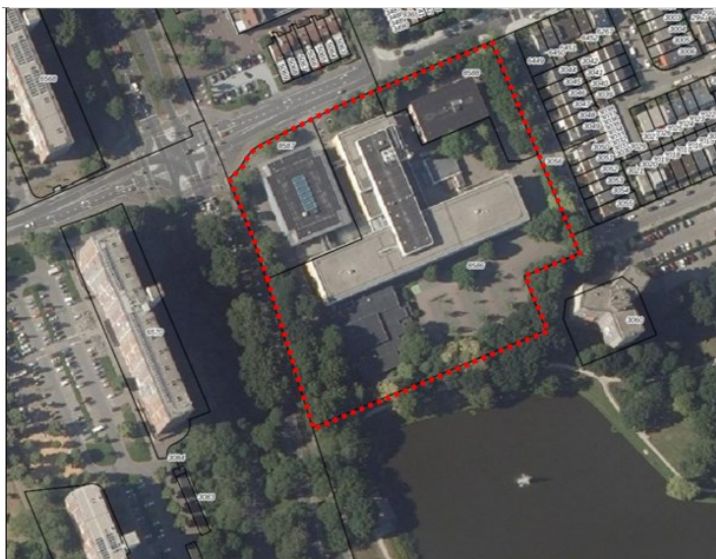
Initiatiefnemer wil het voormalige Victoria Vesta /Nationale Nederlanden terrein aan Loevestein 33 in Ede transformeren naar een woongebied. Het totale project betreft het transformeren van kantoorgebouwen (1-2-3) naar appartementen in fase één en de nieuwbouw (na sloop) van een appartementencomplex in fase twee (gebouw 4 ten zuidwesten van gebouw 2).

De omliggende buitenruimte wordt in samenhang met de gebouwen ontworpen en ingericht. In de fase van bouwplanontwikkeling van gebouwen 1 en 2 is een DO stedenbouwkundig plan gemaakt dat de gemeente heeft getoetst. Dit moet nog worden uitgewerkt naar het niveau van een DO inrichtingsplan. De gebouwen in fase 1 mogen in gebruik worden genomen nadat de buitenruimte is ingericht.



1.2 Ligging plangebied

Het totale plangebied van fasen 1 en 2 ligt in de woonbuurt De Steinen, naast winkelcentrum Bellestein in de wijk Veldhuizen. De directe omgeving bestaat in hoofdzaak uit bestaand woongebied. Direct ten zuiden van het plangebied ligt het Proosdijpark. Het plangebied wordt aan de westzijde begrensd door de Kastelenlaan. Dit betreft een belangrijke doorgaande weg door de kern Ede. Aan de noordzijde van het plangebied ligt de Loevestein met daaraan grenzend enkele grondgebonden woningen. Aan de noordzijde van het plangebied ligt het winkelcentrum Bellestein. Tot slot loopt aan de oostzijde de weg Batenstein met aan de overzijde eveneens grondgebonden woningen. Het terrein is ruim 2 hectare groot er zijn vier kantoorgebouwen aanwezig met een gezamenlijk BVO van ruim 29.000 m².



Globale ligging plangebied (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Afbeelding: Globale ligging van het plangebied

1.3 Geldend bestemmingsplan

Het totale plangebied voor fase 1 en 2 ligt in het bestemmingsplan 'Veldhuizen A'. Dit bestemmingsplan heeft de gemeenteraad van Ede op 6 juni 2013 vastgesteld en is onherroepelijk. De gronden ter plaatse van het plangebied kennen in het bestemmingsplan 'Veldhuizen A' in hoofdzaak de bestemming 'Kantoor'. Een groot deel van het bestemmingsvlak is aangeduid als bouwvlak. Binnen het bouwvlak geldt een maximum bouwhoogte van 12 meter. Het bestemmingsplan kent een algemene afwijkmogelijkheid van 10%. Twee delen van het plangebied zijn bestemd als 'Bedrijf – Nutsvoorziening' (zie donker paarse vlakken).



Uitsnede bestemmingsplan 'Veldhuizen A' met aanduiding plangebied

1.4 Procedure

Gezien de aard en omvang van het gehele project met zowel een transformatieopgave als nieuwbouw wordt het project in twee delen gesplitst, met elk een eigen procedure.

Vergunningaanvraag voor transformatie (fase 1)

Gezien de opgave om snel sociale woningbouw te realiseren, de betrokkenheid daarbij van Woonstede en het enthousiasme van de initiatiefnemer is de wens om de transformatie van de bestaande kantoren naar woningbouw snel uit te voeren. Onderzocht is welke procedure daarbij het meeste aansluit en risico's / doorlooptijden zijn inzichtelijk gemaakt.

De initiatiefnemer heeft een aanvraag omgevingsvergunning ingediend en wenst de kruimelgevallenregeling toe te passen. Dit omdat voorliggende transformatieopgave niet wordt aangemerkt als stedelijke ontwikkelingsproject. Dat de bestaande bebouwing van aanzienlijke omvang is, de functiewijziging niet gepaard gaat met de uitbreiding van de bebouwing en de omgeving een veelheid aan verschillende functies kent vormt hierin de belangrijkste onderbouwing.

Voor de kruimelgevallenregeling (artikel 4, lid 1 en 9 bijlage II BOR) geldt de reguliere procedure met een beslistermijn van 8 weken en een eenmalige verlengingsmogelijkheid van 6 weken. De aanvraag is opgeschort geweest (4.15 Awb).

Nadat de transformatie is vergund op basis van deze kruimelgevallenregeling, kunnen belanghebbenden in bezwaar bij het college van B&W, beroep bij de rechtbank en tot slot hoger beroep bij de afdeling bestuursrechtspraak.

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing is ten behoeve van deze omgevingsvergunning aanvraag WABO 2020W2812, die de transformatie van kantoor naar wonen betreft van de gebouwen 1 en 2. Bij de toetsing van deze aanvraag is onderzocht of het bij deze aanvraag behorende ruimtebeslag voor o.a. parkeren, groen en water past in het totale plangebied. Dat blijkt het geval. Nadrukkelijk wordt opgemerkt dat er nog geen gemeentelijk akkoord is op het inrichtingsplan.

Bestemmingsplanwijziging voor de nieuwbouw (fase 2)

Voor de nieuwbouwplannen en het definitieve inrichtingsplan voor de buitenruimte is een langere ontwikkeltijd nodig. Daarvoor zal een ontwerp bestemmingsplan worden opgesteld dat voor zes weken ter inzage wordt gelegd. Gedurende deze periode kan een ieder een zienswijze indienen op de voorgenomen ontwikkeling. Degene die een zienswijze hebben ingediend worden in de gelegenheid gesteld om de zienswijze nader mondeling toe te lichten in het zienswijzenoverleg. Na de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad kan beroep worden ingesteld tegen het plan bij de Raad van State. Vergunningverlening is mogelijk na inwerkingtreding van het bestemmingsplan. Voor vergunningverlening geldt de reguliere procedure van maximaal 8 weken met een verlengingsmogelijkheid van 6 weken. Er is bezwaar en (hoger) beroep tegen de verleende omgevingsvergunning mogelijk.

In het bestemmingsplan dat ten behoeve van de realisatie van de nieuwbouw zal worden opgesteld, wordt eveneens de vergunde situatie van (bouw)fase 1 overgenomen en zal de integraal ontworpen buitenruimte als inrichtingsplan worden opgenomen. Door de bestemming Kantoor in dat bestemmingsplan naar de bestemming Wonen te wijzigen worden de kantoorruimtes ook voor de toekomst uit de markt gehaald.

2 Onderzoek en randvoorwaarden

2.1 Inleiding

In deze ruimtelijke onderbouwing moeten relevante aspecten in beeld worden gebracht. Een omgevingsvergunning die verleend wordt in afwijking van een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor de belangen van natuur en milieu, voor cultuurhistorische, landschappelijke en archeologische waarden, de waterhuishouding en andere waarden. In onderstaande paragrafen wordt op de verschillende thema's ingegaan.

2.2 Wonen

2.2.1 Ladder van duurzame verstedelijking

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Het doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Het Rijk wil met de introductie van de ladder vraaggerichte programmering bevorderen. De ladder beoogt een zorgvuldige en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is als procesvereiste opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Een eerste belangrijke vraag die beantwoord moet worden, is of de ontwikkeling zich kwalificeert als een stedelijke ontwikkeling. In dat geval is namelijk (pas) een toets aan de ladder van duurzame verstedelijking nodig. Volgens de Nota van Toelichting op het Bro worden ontwikkelingen die geen extra verstedelijking tot gevolg hebben, maar bebouwing reduceren of verplaatsen, niet gezien als stedelijke ontwikkeling in de zin van de Ladder.

Daarnaast is in dit kader de jurisprudentie over 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' relevant. De laddertoets geldt alleen voor 'nieuwe' stedelijke ontwikkelingen. Beoordeeld moet dan worden of sprake is van een nieuw beslag op de ruimte. Daarvan is in beginsel sprake als het nieuwe ruimtelijke besluit meer bebouwing mogelijk maakt dan er volgens het voorheen geldende planologische regime aanwezig was of gerealiseerd kon worden.

In de geldende planologische situatie was reeds aanzienlijke kantoorbebouwing mogelijk. Op dezelfde locatie is nu sprake van woningbouw, waardoor er weliswaar sprake is van een andere functionele invulling maar er geen sprake is van nieuw beslag op de ruimte. Ten opzichte van wat het geldende bestemmingsplan toelaat, is er geen sprake van 'nieuwe' stedelijke ontwikkeling.

Nu er geen sprake is van nieuwe stedelijke ontwikkeling hoeft strikt genomen de ladder van duurzame verstedelijking te worden doorlopen. Toch wordt kort ingegaan op de motivatie van de behoefte dat we met deze ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied opvangen.

Onderbouwing behoefte

Voor het woonprogramma geldt dat de gemeentelijke woonopgave de kaders en behoefte bepaalt. In de gemeente Ede en de gehele Regio Food Valley is sprake van een sterke bevolkings- en huishoudensgroei en daarbij een stevige behoefte aan nieuwe (en betaalbare) woningen. De productiecijfers van de afgelopen jaren laten dat goed zien (waarbij de groei in vestigers van buiten de Regio Food Valley significant is). In de jaren 2016 - 2018 zijn circa 2.300 woningen aan de woningvoorraad toegevoegd (Nota Woningbouwproductie 2018, op basis van CBS-gereedmeldingen). Voor 2019 is het aantal bruto gereedmeldingen op 821 woningen uitgekomen (netto 748) en in 2020 zijn er 908 woningen gereedgemeld (netto 745). Ook voor de komende jaren wordt volgens de meest recente prognoses een sterke groei van huishoudens verwacht. Voor Ede is daarom in de provinciale afspraken (Regionale Woonagenda 2.0) 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. Inmiddels wordt in de nieuwste Primosprognose (2020) zelfs een nog sterkere groei voorzien tot 2040.

De ontwikkeling van Loevestein 33 is onderdeel van 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 zoals hierboven vermeld.

2.2.2 Woningprogramma plangebied

Het project Loevestein 33 bestaat uit een binnenstedelijke transformatie van bestaande kantoorgebouwen (en in de volgende fase toevoeging van een nieuw appartementengebouw). In totaal gaat het over 329 woningen, waarvan een groot deel (op het totaal een kleine 60%) in de sociale huursfeer zal worden ontwikkeld. 229 woningen worden gerealiseerd in gebouwen 2 en 3. Het plan scoort daarmee hoog op sporen 1, 2 en 3 van de Woonvisie Ede 2030 en voldoet ruimschoots aan de uitgangspunten van de 'Beleidsnotitie Betaalbare huur- en koopwoningen uit 2019'. Daarnaast voorziet het plan in diverse (gestapelde) woontypes en prijscategorieën die de variatie in de nabije omgeving verhogen (spoor 4). Een belangrijk onderdeel van het plan is de realisatie van woon-zorgwoningen. Bewoners uit de nabijgelegen wijk(en) hebben hiermee de mogelijkheid in de wijk te blijven wonen. In die zin draagt het bij aan een levensloopbestendige woningvoorraad op wijkniveau (spoor 5). Het transformeren van de bestaande panden en daarnaast het verduurzamen van de panden dragen in hoge mate bij aan een duurzame woningvoorraad (spoor 5). De locatie is zeer nabij het winkelcentrum Bellestein en het gezondheidscentrum en scoort daarmee ook hoog op spoor 6. Voor alle bewoners zijn de meest noodzakelijke voorzieningen daarmee binnen handbereik. Tot slot is het plan gelegen aan het Proosdijpark en wordt daarmee in een belangrijke mate voldaan aan de uitgangspunten om te wonen nabij/in het groen (spoor 7).

2.2.3 Conclusie

Het aspect behoefte aan woningbouw vormt geen belemmering voor vergunningverlening.

2.3 Bedrijven en milieuzonering

2.3.1 Beleid/regelgeving

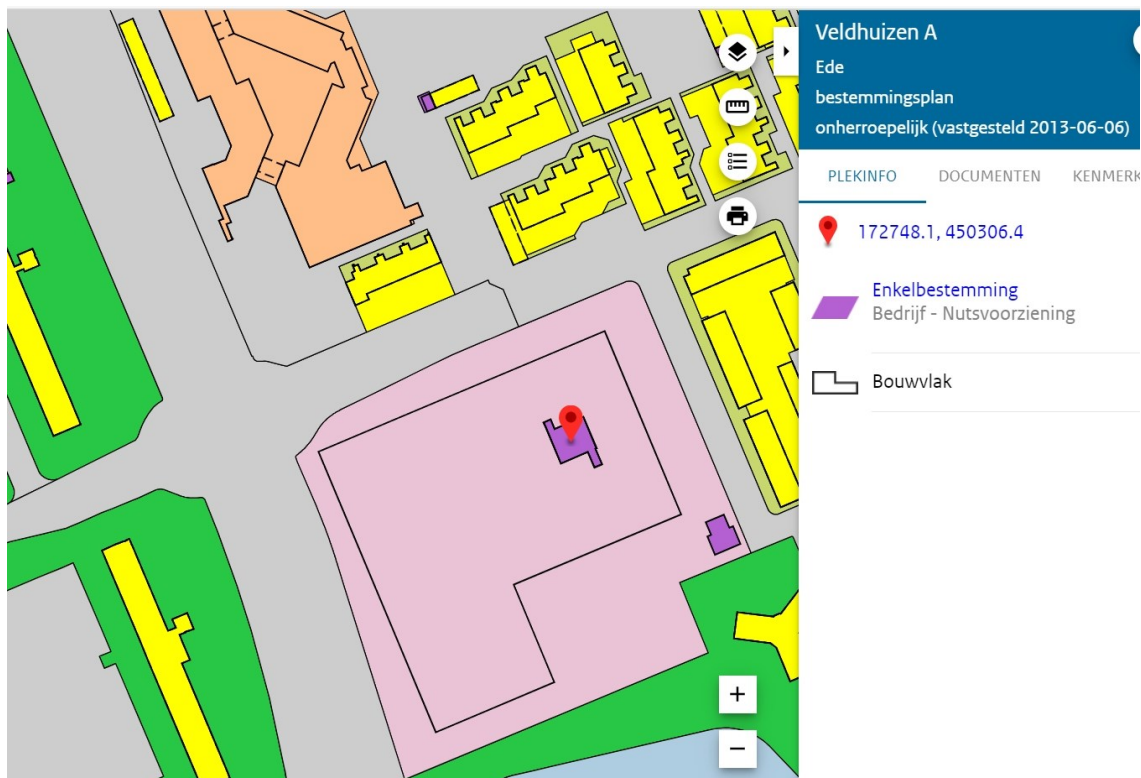
De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009) is een algemeen geaccepteerd hulpmiddel in de ruimtelijke ordening. In de publicatie wordt voor een aantal milieuaspecten per milieucategorie een indicatieve afstand aangegeven die aangehouden wordt voor de beoordeling bij ruimtelijke ontwikkelingen.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

Voor de realisatie van gebruik van wonen in de nabijheid van een bedrijven moeten op basis van wet- en regelgeving en jurisprudentie op het gebied van ruimtelijke ordening en milieu twee doelen gewaarborgd zijn in het plan:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar voor gevoelige objecten, zoals woningen (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?).

2.3.2 Situatie plangebied

In de directe nabijheid van de te transformeren kantoorgebouwen zijn op grond van bestemmingsplan Veldhuizen A Ede (vastgesteld 6 juni 2013) twee nutsvoorzieningen bestemd.



Afbeelding: uitsnede geldend bestemmingsplan

Het beoogde gebruik als wonen is gelegen binnen de richtafstand van de bestemde nutsvoorziening, namelijk 10 meter vanwege gevaar en 30 meter voor geluid voor omgevingstype rustige woonwijk en 10 meter voor een gemengd gebied. Bovendien is de nutsvoorziening ten zuiden van gebouw 1 van een schaalgrootte dat het aannemelijk is dat bij de realisatie van woningen op een dusdanig korte afstand zoals in de aanvraag er niet aan de milieunormen voor met name geluid kan worden voldaan. Hierdoor kunnen de twee bovengenoemde doelen niet worden gewaarborgd.

De percelen waarop de nutsvoorzieningen zijn bestemd zijn inmiddels in eigendom van de initiatiefnemer. Vanuit het project wordt gegarandeerd dat de nutsvoorzieningen worden beëindigd. Dit zal planologisch worden verankerd bij het bestemmingsplan dat voor fase 2 wordt gemaakt. In dat bestemmingsplan zullen de bestemmingen-nutsvoorziening worden weg bestemd.

In de omgeving van het plangebied zijn verder geen andere functies gelegen die, qua bedrijven en milieuzonering, van invloed zijn op het plangebied.

2.3.3 Conclusie

Met het oog op het toekomstige planologische kader waarin de bestemmingen nutsvoorziening komen te vervallen, wordt geconcludeerd dat het aspect milieuzonering geen belemmering vormt voor vergunningverlening.

2.4 Verkeer en parkeren

2.4.1 Beleid/regelgeving

Het gemeentelijke beleidskader voor verkeer is het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP), vastgesteld door de Gemeenteraad op 14 februari 2014. Het GVVP geeft de kaders aan waarbinnen verkeersprojecten worden gedefinieerd en geprioriteerd en verkeersbeleid in de dagelijkse praktijk wordt uitgevoerd. In het GVVP is onder meer de wegcategorisering vastgelegd. In deze categorisering worden gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen onderscheiden.

Nota Parkeernormering

In deze nota is het uitgangspunt dat bij nieuw- en verbouwprojecten het parkeren op eigen terrein wordt opgelost. 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 toetsing plaats op grond van de genoemde parkeernormen. In de Nota parkeernormering zijn tevens de verkeersgeneratie per functie weergegeven. Bij een uitbreiding of functieverandering van bedrijven zal ook rekening gehouden moeten worden met een eventuele toename van het verkeer. De bestaande wegen moeten deze toename kunnen verwerken.

Fietsbeleid

Ede gaat voor de fiets! Dat is verwoord in het gemeentelijke Fietsplan “van peloton naar kopgroep” (april 2016). In de lijn met de Edese kernwaarden groen, gezond en actief willen we het fietsgebruik bevorderen. Aandacht daarbij is het maken van een samenhangend, compleet en aantrekkelijk hoofdfietsnetwerk, het realiseren van snelfietsroutes en een aantrekkelijk recreatief fietsnetwerk. Daarnaast is er aandacht voor fietsenstallingen en de verkeersveiligheid.

Ontwikkelingen binnen het plangebied mogen deze zaken niet beïnvloeden of in de weg staan en daar zal dan ook op getoetst worden.

2.4.2 Situatie plangebied

Het plangebied is gelegen in de Steinwijk en is omsloten door twee gebiedsontsluitingswegen, De Kastelenlaan en een deel van de Loevestein, waar 50 km/u gereden mag worden en twee erftoegangsweg, de Batenstein en een deel van de Loevestein, waar de maximum snelheid 30 km/u is.

De ontsluiting van het gebied zal, net als voorheen bij de voormalige kantoorfunctie, verdeeld worden over de Loevestein en de Batenstein. Qua intensiteiten zal de nieuwe situatie niet of nauwelijks toenemen ten opzichte van de kantoorfunctie alleen zullen de verkeersstromen in de spitsen juist tegengesteld zijn. De ontwikkelaar zal in de communicatie met de buurt hier aandacht aan moeten schenken.

De ontsluiting op eigen terrein moet aansluiten op deze wegenstructuur waarbij bij de planvorming rekening is gehouden met een shaered space principe. Dat wil zeggen dat de ruimte voor alle weggebruikers is en er geen rijbaanscheiding is, een soort woonerf. De aansluiting op de omringende wegen zal vormgegeven moeten worden door middel van een inritconstructie waarmee de voorrang wordt geregeld.

Doorgaans moet men op eigen terrein voldoen aan de gemeentelijke parkeernormen voor zowel eigen bewoners, personeel als voor bezoekers. In de directe nabijheid van dit bouwplan is echter een groot parkeerterrein aanwezig bij winkelcentrum Bellestein met voldoende restcapaciteit om het bezoekers parkeren op te vangen.

In de drukste (maatgevende) periodes met bezoekers, de avonden, de zaterdagavond en de zondag zijn er bij het winkelcentrum voldoende parkeerplaatsen beschikbaar om dit op te vangen. Daarom is akkoord bevonden om het aandeel bezoekersparkeren buiten het plangebied op te vangen en daar, bij de terreininrichting, rekening mee te houden. Hierdoor kan er meer groen behouden blijven/aangelegd worden, wat de leefbaarheid ten goede komt.

De beschikbare parkeerplaatsen, boven en ondergronds op eigen terrein voor de bewoners en eventueel personeel, moeten wel voor een ieder toegankelijk zijn en blijven.

Voor fase 1 waar de gebouwen 1 en 2 toe horen zouden in totaal 187 p.pl op maaiveld en 31 p.pl onder gebouw 3 moeten komen om aan de parkeerbehoefte voor de eigen bewoners en personeel (gebouw 3) te voldoen.

In de nu voorliggende plannen voldoet men niet volledig aan de parkeerbehoefte. Er zal daarom een ruimtereservering juridisch vastgelegd moeten worden dat deze in fase 2 alsnog aangelegd zullen worden.

Verder kan het concept deelauto's toegepast worden mits dit een structureel karakter heeft en niet bij wijze van proef wordt uitgetoetst. Dit zal in een anterieure overeenkomst met de bouwontwikkeling moeten worden vastgelegd.

Als mocht blijken dat dit concept niet aanslaat bij deze ontwikkeling dan zal er alsnog moeten worden voorzien in extra parkeerplaatsen in de verhouding 1 deelauto voor 4 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Tijdens de transformatie van gebouw 3 en de bouw van fase 2, gebouw 4, zal opnieuw gekeken worden of wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen. Als er een andere functie wordt voorzien in gebouw 3, kan dat mogelijk invloed hebben op de parkeerberekening. Voor gebouw 4 zal in ieder geval een aparte parkeerberekening aangeleverd moeten worden waarbij men volledig voldoet in fase 2 aan de (dan geleedende) parkeernormen.

Een belangrijk punt van aandacht is, dat tijdens de bouw van fase 2, er mogelijk parkeerplaatsen van fase 1 (tijdelijk) verloren gaan door de bouwplaatsinrichting, de toegangsweg en bouw zelf. Deze zullen elders gecompenseerd moeten worden omdat dit gaat over een relatief lange periode van 1,5 jaar.

Verder moeten er voor alle gebouwen voldoende fietsparkeerplaatsen aanwezig zijn, zowel in afgesloten bergingen als op maaiveld, nabij de hoofdtoegangen van het gebouw. Bij alle gebouwen is dat nog een punt van aandacht.

2.4.3 Conclusie

Vanuit verkeerskundig oogpunt zijn er geen belemmeringen tegen vergunningverlening.

2.5 Bodem

2.5.1 Beleid/regelgeving

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

Bij het opstellen van een bestemmingsplan is in ieder geval een verkennend onderzoek naar eventuele bodemverontreiniging noodzakelijk, waarbij vaak met een historisch vooronderzoek volstaan kan worden. Bij aanwijzingen voor eventuele verontreinigingen in de bodem (grond en/of grondwater) is verder onderzoek in situ vereist, om uiteindelijk vast te kunnen stellen of en hoe (bijvoorbeeld na sanering) een beoogde nieuwe bestemming kan worden gerealiseerd.

2.5.2 Situatie plangebied

In verband met de bestemmingswijziging is in 2017 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Uit het onderzoek is gebleken dat op het buitenterrein plaatselijk sterk verhoogde gehalten aan PAK en PCB in de vaste bodem aanwezig zijn. Afhankelijk van de oorzaak en omvang van deze verontreinigingen kan het nodig zijn saneringsmaatregelen te treffen om de bodem van het terrein geschikt maken voor het nieuwe gebruik en bestemming. Er is nader onderzoek nodig om te kunnen vaststellen of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging en of hier saneringsmaatregelen nodig zijn.

De verontreinigingen van de grond op het buitenterrein zijn niet direct van invloed op het gewijzigde gebruik binnen de aanwezige panden (transformatie gebouwen). Of sprake is van risico bij het toekomstige gebruik van de bodem (inrichting buitenruimte en nieuwbouw) hangt af van de omvang en verspreiding van verontreinigingen en de invulling en gebruik van de buitenruimte. Een bodemgevoelig gebruik als onverhard speelterrein of moestuin stelt hogere eisen gesteld aan de bodemkwaliteit dan gebruik als parkeerterrein of groenvoorziening of de bodem onder een pand. In algemene zin zal de bodem van de locatie geschikt moeten zijn voor de bestemming Wonen of daarvoor alsnog geschikt moeten worden gemaakt.

Op basis van wat nu bekend is over de bodemkwaliteit zal met relatief eenvoudige maatregelen, zoals plaatselijke ontgravingen of afdekking, de bodem van de locatie geschikt kunnen worden gemaakt bij het inrichten van het buitenterrein en het uitvoeren van de nieuwbouw. Ook zullen de bodemverontreinigingen een rol gaan spelen bij de nog uit te voeren grondverzet met eventuele verplaatsing van verontreinigde grond.

2.5.3 Conclusie

Er dient nader bodemonderzoek te worden uitgevoerd in relatie tot het gebruik en de invulling van het buitenterrein en de uitvoering van grondverzet en nieuwbouw. Er moeten te zijner tijd eventueel passende maatregelen worden getroffen om de bodem voldoende geschikt te maken. Dit vormt geen essentiële belemmering voor deze WABO aanvraag (gewijzigd gebruik van de gebouwen voor wonen).

2.6 Water

2.6.1 Beleid/regelgeving

Algemeen

In het kader van de watertoets wordt deze tekst ter beoordeling toegezonden aan waterschap Vallei en Veluwe.

Watertoets

De watertoets is een instrument dat ervoor 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.

Waterwet (Ww)

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

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

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

Hemel- en grondwaterbeleid

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

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

De uitgangspunten uit het gemeentelijk rioleringsplan en de wijze van omgaan met hemel- en grondwater zijn nader uitgewerkt in het document 'hemel- en grondwaterbeleid' van de gemeente Ede

Zo wordt het hemelwater in het hoge deel van Ede bij voorkeur geïnfiltreerd in de ondergrond, en wordt het water in het lage deel van Ede geborgen in het oppervlaktewater. Hierbij gelden voor infiltratie in de ondergrond de bergingseisen van de gemeente, en zijn bij berging in het oppervlaktewater de eisen van het waterschap van toepassing. Ook wordt er onderscheid gemaakt om welk type ontwikkeling het gaat, de bergingseisen bij de ontwikkeling van een nieuwbouwwijk zijn anders dan bij een aanpassing van een particulier perceel zonder gevolgen in de openbare ruimte.

Voor het grondwater geldt dat de grondwaterstand van nature langs de Veluweflank enorm kan fluctueren. Bovendien verwacht de provincie Gelderland in deze zogenaamde 'grondwaterfluctuatietoneel' in de toekomst ten gevolge van klimaatverandering een extra stijging van de grondwaterstand. Nieuwe ontwikkelingen moeten hiermee rekening houden. Per type functie is de gewenste ontwateringsdiepte aangegeven. Met haar grondwaterbeleid 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.

2.6.2 Situatie plangebied

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

Vuilwater

Het vuilwater uit het plangebied kan worden aangesloten op de bestaande gemengde riolering in de Batenstein, Loevestein of Kastelenlaan. Hierover moeten nadere afspraken gemaakt worden met de gemeente.

Hemelwater

Het regenwater dat valt in het plangebied moet binnen het plangebied opgevangen worden in een regenwatervoorziening. Uitgangspunt is dat in deze voorziening een hoeveelheid water geborgen moet worden van 40mm, berekend over het totale verharde oppervlak (zowel daken als terreinverharding) van het plangebied. Hierbij heeft het vanuit beheer- en onderhoudsaspecten de voorkeur dat de waterberging bovengronds op openbaar terrein wordt gerealiseerd, zoals bijvoorbeeld in een wadi. Ondergrondse oplossingen zijn onder voorwaarden ook toepasbaar. Deze voorzieningen moeten worden aangelegd boven de GHG (Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand).

Grondwater

Het plangebied dient zodanig te worden ontworpen dat er geen overlast op zal treden vanwege de van nature aanwezig grondwaterstanden in het gebied. De ontwerpnormen voor de ontwateringsdiepte zijn als volgt:

- | | |
|---------------------------------|--------------------|
| • Woningen met kruipruimte: | 0,70 m - vloerpeil |
| • Woningen zonder kruipruimte: | 0,50 m - vloerpeil |
| • Tuinen en groenvoorzieningen: | 0,50 m - maaiveld |
| • Primaire wegen: | 0,90 m - kruin weg |
| • Secundaire wegen: | 0,70 m - kruin weg |
| • Woonstraten: | 0,70 m - kruin weg |

Hoogten

Het vloerpeil van de woningen ligt minimaal 30 cm hoger dan de goothoogte van de weg, om te voorkomen dat bij water-op-sstraat situaties wateroverlast in de woningen ontstaat.

2.6.3 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling mits wordt voldaan aan bovengenoemde uitgangspunten.

2.7 Groen

2.7.1 Beleid/regelgeving

Bomen

In 2013 is het bomenbeleidsplan vastgesteld. Uitgangspunt van het bomenbeleidsplan is de focus te leggen op de “belangrijke bomen”, het aanplanten van de juiste boom op de juiste plek en diversiteit aanbrengen in het bomenbestand om weerbaar te zijn tegen ziektes en plagen. Vanuit het bomenbeleidsplan zijn de regels voor het kappen van bomen aangepast en zijn de groenstructuren voor de kernen van de gemeente vastgesteld. Op de groenstructuurkaarten zijn de gebieden vastgelegd waar zich de groenstructuren bevinden en zijn de gebieden vastgelegd met belangrijk particulier groen. Dit zijn de gebieden waar het groene karakter gehandhaafd moet worden.

Om het groene karakter in stand te houden hecht de gemeente er belang aan dat bomen binnen projecten gecompenseerd worden, zodat er niet ingeboet wordt op het areaal bomen en groen. Per half 2020 heeft de gemeente een Bomenfonds om dit te borgen. Het gemeentelijk Bomenfonds biedt de mogelijkheid om bomen die niet gecompenseerd kunnen worden als ‘geld op de bank te zetten’, zodat de mogelijkheid bestaat om de financiële middelen van de bomen op een later moment in te zetten voor de aanplant van bomen op een andere locatie. Een financiële compensatie is alleen een mogelijkheid wanneer de bomen echt niet herplant kunnen worden in het plangebied. De gemeente bepaalt of herplant mogelijk is of dat er in het Bomenfonds moet worden gestort.

Groen

Op 14 juli 2020 heeft de gemeenteraad het groenbeleidsplan over het groenblauwe raamwerk vastgesteld. Doel van het robuuste groenblauwe raamwerk is om de toekomstbestendige groenblauwe koers te bepalen voor de komende tien jaar. Het raamwerk geeft vier speerpunten: kwaliteit en identiteit, klimaat en water, ecologie en biodiversiteit, gezonde leefomgeving. Basis zijn de kernkwaliteiten van het cultuurhistorische en natuurlijk landschap en het netwerk van natuurgebieden en ecologische verbindingen. Het raamwerk is herkenbaar op verschillende schaalniveau's. De landschappen van de Veluwe en de Vallei met het waardevolle overgangslandschap van de Flank vormen de basis van het robuuste groenblauwe raamwerk. Het benut de eigenheid en identiteit van de verschillende Edese landschappen, en specifiek de Flank met het karakteristieke reliëf, de hoge Veluwerand en de overgang naar de

lager gelegen Vallei. Versterking van de eigenheid en identiteit draagt bij aan het realiseren van de ambities ten aanzien van cultuurhistorie, klimaat, ecologie en gezonde leefomgeving.

Het gemeentelijk beleid is gericht op het behouden van het structureel groen en blauwe raamwerk. Dit is in kaart gebracht op de groenstructuurkaarten. 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.

Visie openbare ruimte

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

2.7.2 Situatie plangebied

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.

Bomen

Ede bestaat voor 90% uit groen. Bomen leveren een belangrijke bijdrage aan dit karakter. Om dit groene karakter te behouden heeft de gemeente Ede een overzicht van alle waardevolle en monumentale bomen in Ede, ook op particulier terrein. Door inzichtelijk te maken waar deze bomen in Ede staan, kunnen we de bomen beter beschermen. Een deel van de bomen in de gemeente zijn monumentale en waardevolle bomen. Dit zijn oude bomen die belangrijk zijn voor de herkenbaarheid van de omgeving.

- Op 20 april is er een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd om het effect van de voorgenomen ontwikkeling op de aanwezige bomen vast te stellen. De BEA heeft betrekking op 143 bomen op en rondom het te ontwikkelen terrein. Uit de BEA is gebleken dat er 59 bomen waardevol zijn (ouder dan 40 jaar en in goede conditie).

Groen

In het groenbeleid is een visie vastgelegd voor de kernen. De kern Ede ligt in de overgangszone tussen de Veluwe en de Vallei. Centraal voor Ede staat het versterken van deze zone in de beleving van de groenstructuur. Het versterken van de verschillende landschappelijke karakters en versterken van de groenvoorzieningen.

- De te ontwikkelen locatie grenst aan de groenstructuur. Deze groenstructuur wordt aan de westzijde gekenmerkt door de laanstructuur langs de Kastelenlaan en aan de zuidzijde de parkstructuur van het Proosdijkpark



Japanse duizendknoop

Zorg voor aanvang van werkzaamheden voor een Japanse duizendknoop vrije omgeving. De Japanse duizendknoop is een invasieve exoot: een plant die niet thuishoort in Nederland. De plant verdringt andere planten maar kan ook schade veroorzaken aan kabels en leidingen, schakelkasten, wegen, funderingen, grondlichamen en constructies. De Japanse duizendknoop verspreid zich ontzettend snel. Dit komt omdat er aan de stengels en wortels groeiknoppen zitten. Deze vormen nieuwe planten wanneer ze achterblijven in grondresten of maaisel.

Relevante informatie over de Japanse duizendknoop, de verspreiding en het werken in besmet gebied komt samen in een digitaal loket. Dit loket staat om de gemeentelijke website: <https://www.ede.nl/wonen-en-leven/natuur-en-landschap/japanse-duizendknoop/>. Het loket bevat informatie voor particulieren, aannemers en andere geïnteresseerde partijen

- Voor zover bij ons bekend is er geen besmettingslocatie van de Japanse duizendknoop op de te ontwikkelen locatie.

2.7.3 Conclusie

Voor fase 1 de bouwkundige transformatie van kantoor naar wonen gelden voor groen geen randvoorwaarden.

Voor fase 1 de inrichting rondom de te transformeren gebouwen gelden de volgende randvoorwaarden:

- In het groenplan moet gekeken worden naar een goede aansluiting op de bestaande groenstructuren.
- De waardevolle bomen moeten worden behouden. Tenzij er goed onderbouwde redenen zijn om hiervan af te wijken.
- De locaties van de parkeerplaatsen worden nader uitgewerkt in een DO inrichtingsplan van fase 1.

2.8 Ecologie/natuur

2.8.1 Beleid/regelgeving

Wet natuurbescherming

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 gebiedenbeschermingsbepalingen). Alleen bij ruimtelijke ingrepen waarmee grote nationale belangen zijn gemoeid, blijft het Rijk bevoegd gezag.

Zorgplicht

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.

Soortenbescherming

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*).

Gebiedsbescherming (Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland)

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 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.

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.

Natuurwetwerk Nederland

Conform artikel 1.12 van de Wet natuurbescherming dragen gedeputeerde staten in hun provincie zorg voor de totstandkoming en instandhouding van een samenhangend landelijk ecologisch netwerk, genaamd 'Natuurnetwerk Nederland'. Zij wijzen daartoe in hun provincie gebieden aan die tot dit netwerk behoren. De planologische begrenzing en beschermingsregimes van het Natuurnetwerk Nederland loopt via het traject van de provinciale ruimtelijke structuurvisies en verordeningen.

Gemeentelijk biodiversiteitsbeleid

In het beleid binnen de bebouwde kom richt de gemeente zich op twee pijlers: 'ruimtelijke ontwikkelingen' en 'samen'. De biodiversiteit moet een onderdeel worden van ruimtelijke ontwikkelingen. Natuurinclusief ontwerpen en -bouwen wordt de norm. Bij elke ruimtelijke ontwikkeling geeft een initiatiefnemer aan hoe de biodiversiteit op de betreffende locatie kan worden behouden, hersteld of versterkt. De biomorfologische kaart van Ede biedt hiervoor aanknopingspunten.

2.8.2 Situatie plangebied

In de quickscan Flora en Fauna (Els & Linde bv juni 2020, rapportnummer 20.179) staan de effecten van de voorgenomen ingreep ten aanzien van soortenbescherming en gebiedenbescherming beschreven

Soortenbescherming

Om een goed oordeel te kunnen geven heeft een ecooloog van Els & Linde op 23 april en 19 juni 2020 een bezoek gebracht aan de planlocaties. Tijdens het veldbezoek is onderzocht of er in potentie beschermde planten en dieren aanwezig zijn binnen de planlocaties. Daarvoor is gezocht naar sporen en andere aanwijzingen van planten en dieren. Op basis van de aanwezige herkenbare begroeiing en habitats, is beoordeeld of er leefgebieden aanwezig zijn voor beschermde soorten.

Het kantoor heeft geen openingen in de gevel of het platte dak die leiden naar een potentiële verblijfplaats van vleermuizen. Op het perceel staan geen bomen met holten die geschikt zijn voor vleermuizen. De aanwezigheid van huismus en gierzwaluw kunnen worden uitgesloten. Er zijn geen vogels aangetroffen met een jaarrond beschermd nest. In het bosplantsoen zijn met enige zekerheid broedvogels aanwezig. Op andere plekken binnen het perceel worden geen broedvogels verwacht.

Binnen het perceel zijn geen beschermde soorten aanwezig. Er is geen verstoring van een essentieel jachtgebied of vaste vliegroute. Wel kunnen er algemeen voorkomende broedvogels en algemeen voorkomende grondgebonden soorten worden aangetroffen. Dat betekent dat de ontwikkeling buiten de broedtijd moet starten. Het heeft de voorkeur dat het bosplantsoen behouden blijft en waar mogelijk versterkt. Er is geen ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig.

Gebiedsbescherming (Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland)

Natuurnetwerk Nederland

De gebieden die onderdeel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland liggen op ruim twee kilometer afstand van het perceel. Gelet op de afstand, aard en de omvang van het voornemen, wordt geen effect verwacht.

Natura 2000

Het beschermde Natura 2000-gebied ligt op een relatief geringe afstand van de planlocatie. De werkzaamheden betreffen transformatie naar appartementen en beperkte sloop van het kantoor. Op het te slopen deel worden appartementen gebouwd. Met Aeries is berekend of er sprake is van een verhoogde depositie van stikstof. De berekening van de depositie is separaat uitgevoerd en gerapporteerd. Andere aantastingen van kwalificerende habitats of soorten in het Natura 2000-gebied door de ruimtelijke ontwikkelingen, kunnen eveneens worden uitgesloten.

Stikstof

Het plangebied ligt op circa 2 kilometer afstand tot Natura 2000 gebied Veluwe. Aangezien stikstofdepositie-effecten vanwege het voorliggende project niet op voorhand zijn uit te sluiten is een stikstofdepositie-onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek staan beschreven in het memo 'Stikstofdepositie - Loevestein' van 17 juni 2021, opgesteld door adviesbureau Els&Linde. Uit het onderzoek volgt dat zowel de bouw- als gebruiksfase van het project, na toepassing van intern salderen, geen toename veroorzaakt van de stikstofdepositie ter plaatse van Natura 2000 gebied. Daarmee zijn significant negatieve effecten voor het aspect stikstof uitgesloten. Dit aspect vormt dan ook geen belemmering voor het verlenen van de omgevingsvergunning.

Gemeentelijk biodiversiteitsbeleid

De locatie is gelegen in biomorfologische eenheid De Horsten & De Steinen. De voornaamste kwaliteiten zijn de mogelijkheden voor gebouwbewonende soorten. Met name voor gewone dwergvleermuizen kan de eenheid een belangrijk voortplantingsgebied zijn. Dit is mede vanwege de ligging ten opzichte van het buitengebied en de goede vliegverbindingen. Er moeten maatregelen worden opgenomen voor behoud en versterking van biodiversiteit door natuurinclusief te ontwerpen. Dit zijn bouwkundige aanpassingen en een groene inrichting van de buitenruimte. Dit betekent het integreren van verblijfplaatsen voor vleermuizen, gierzwaluwen en huismussen. Beplantingskeuze is afgestemd op het foerageren, beschutten en huisvesten van dieren en er is sprake van diversiteit in soorten. Bestaand groen dient zo veel mogelijk te worden ingepast.

In de gemeente Ede wordt gewerkt met een puntensysteem voor natuurinclusief bouwen.

<https://www.ede-natuurlijk.nl/natuurinclusief>

Het project zal moeten voldoen aan de voorwaarden die gesteld zijn binnen dit puntensysteem. Het aantal punten dat behaald moet worden is afhankelijk van de investeringssom van het project. De maatregelen die genomen moeten worden, zijn beschreven in een maatregelencatalogus waaruit een keuze wordt gemaakt. Voor het project geldt dat in ieder geval alle bebouwing geschikt moet worden voor huismussen, gierzwaluwen en vleermuizen (gewone dwergvleermuis en laatvlieger). Voor de overige te behalen punten wordt gebruik gemaakt van de maatregelencatalogus. De te treffen maatregelen moeten op het toekomstige inrichtingsplan zichtbaar zijn, zodat deze ook controleerbaar en handhaafbaar zijn.

2.9 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 stoelt 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 en de resultaten van de in het plangebied uitgevoerde archeologische onderzoek.¹

2.9.1 Situatie plangebied

Om uit te sluiten of in het bestemmingsplan archeologische waarden aanwezig zijn, is door een gekwalificeerd archeologisch onderzoeksbureau een archeologisch bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek in de vorm van verkennende boringen uitgevoerd.

Dit onderzoek heeft aangetoond dat het grootste deel van het projectgebied tot diep in de C-horizont verstoord is. Slechts zeer lokaal is er sprake van een relatief intacte bodem, te weten een esdek op de oorspronkelijke C-horizont. Archeologische indicatoren zijn niet aangetroffen. Vermoedelijk is de bodem bij de realisatie van de huidige bebouwing grootschalig verstoord.

2.9.2 Conclusie

Op basis van de resultaten van het uitgevoerde bureau- en verkennend boroonderzoek 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 is dan ook niet noodzakelijk.

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

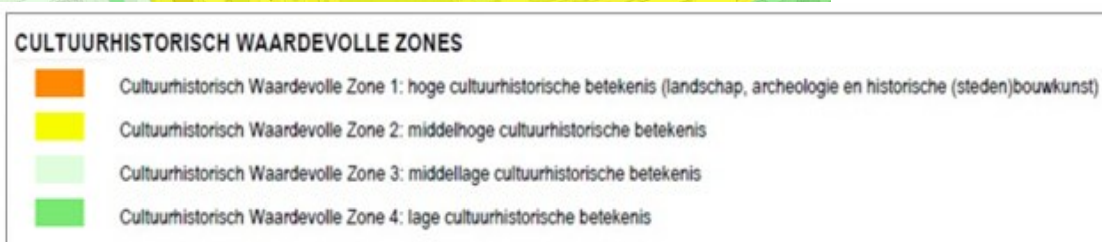
¹ Keunen, L.J., L.M.P. van Meijel, J. Neefjes, N.W. Willemse, T. Bouma, S. van der Veen & J.A. Wijnen, 2013: Cultuurhistorische Waardenkaart Ede; een interdisciplinaire studie naar het aardkundig, archeologisch, historisch-geografisch, historisch-bouwkundig en -stedenbouwkundig erfgoed in de gemeente Ede, RAAP-rapport 2500, Weesp.
Essen, T.van., 2021: Loevestein 33 te Ede. Gemeente Ede. Bureauonderzoek. Synthesrapport S210032, Leusden
Ransijn, S., 2021: Loevestein 33 te Ede. Inventariserend Veldonderzoek, Verkennend booronderzoek. Synthesrapport S210032-B, Leusden

2.10 Cultuurhistorie

2.10.1 Beleid/regelgeving

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 vormt de basis voor de cultuurhistorische inbreng bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Het plangebied valt grotendeels binnen Cultuurhistorisch Waardevolle Zone 3, waarvoor de volgende beleidsstrategie van toepassing is:

“Het aanwezige erfgoed is een weerslag van de plaatselijke historische ontwikkeling en als zodanig onderdeel van het cultuurlandschap van Ede. Het gebied draagt bij aan de lokale identiteit, maar de samenhang is op onderdelen vertroebeld. Ontwikkelingen bieden een kans om de kwaliteit te verbeteren. Bij deze transformaties dient een basiszorgvuldigheid te worden betracht, met aandacht voor de historische kenmerken van het gebied.”



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.

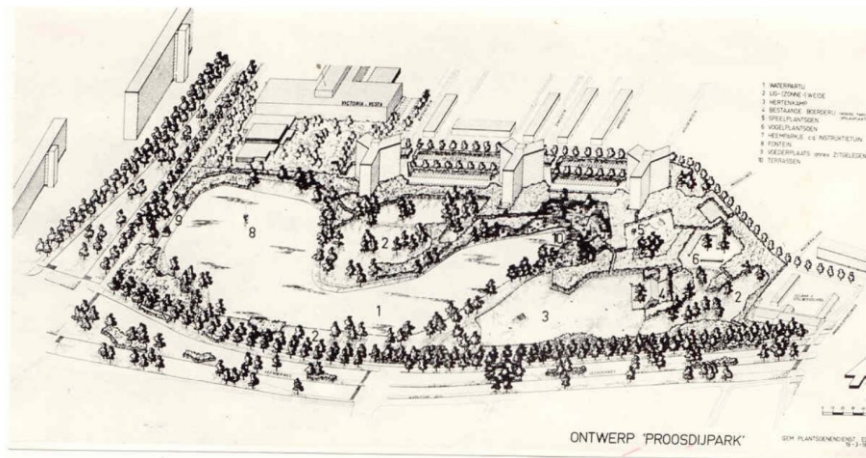
Cultuurhistorische analyse

Ontwikkelingsgeschiedenis

Loevestein 33 is een kantoorgebouw uit het begin van de jaren zeventig, dat werd gerealiseerd naar een ontwerp van het Rotterdamse architectenbureau van wederopbouwarchitect ir. Harry Nefkens in opdracht van Nationale Nederlanden, waarvan verzekeringsmaatschappij Victoria Vesta een dochteronderneming was. Het pand kwam tot stand in het kader van de aanleg van

de uitbreidingswijk Veldhuizen A. De bebouwing werd destijds zorgvuldig ingepast op grond van een samenhangende stedenbouwkundige visie. Een belangrijke verbindende factor tussen de (middel)hoogbouw langs de Kastelenlaan en het Proosdijpark vormt de horizontale geleding in de architectuur. Dit geldt ook voor het oorspronkelijk hoofdgebouw van Victoria Vesta, dat wordt gekenmerkt door horizontale stroken glas en betonnen banden. Daarnaast vormt de relatie van het oorspronkelijk hoofdgebouw met het Proosdijpark sinds de bouw een waardevolle ruimtelijke karakteristiek. Het kantoorgebouw is ontworpen als langgerekt front naar het park. De oriëntatie van het gebouw hangt mede samen met de daglichttoetreding tot de kantoorruimten en het visueel contact van daaruit met de groene buitenruimte. De kantine aan de westzijde heeft een paviljoenstructuur. Door zijn gelede opbouw vormt dit bouwdeel een subtiele overgang van het kantoorgebouw naar de parkaanleg van het Proosdijpark. Ook de inmiddels verdwenen tuinaanleg aan de zuidzijde van het oorspronkelijk kantoorgebouw was in nauwe samenhang met de kantine en het park ontworpen. Aan de noordzijde waren terreinen ingericht voor parkeren, in aansluiting op de wijkontsluitingswegen (Kastelenlaan en Loevestein). Het oorspronkelijk ontwerp van het kantoorgebouw en zijn omgeving weerspiegelt de stedenbouwkundige en architectonische ontwerpprincipes die begin de jaren 70 van de vorige eeuw in zwang waren en die onder meer tot uitdrukking komen in een scheiding van functies, een hiërarchisch wegenpatroon en een woon- en werkomgeving met een menselijke maat.

Aan het begin van de 21^{ste} eeuw zijn twee nieuwe gebouwen op het noordelijk gedeelte van het terrein gerealiseerd. De tuin ten zuiden van het oorspronkelijk hoofdgebouw werd destijds voor parkeren in gebruik genomen, waardoor de samenhang met het park enigszins verloren ging. Door deze wijzigingen is het heldere concept dat ten grondslag lag aan het stedenbouwkundig en architectonisch ontwerp minder herkenbaar geworden.



Ontwerp van het Proosdijpark bij het Victoria-Vesta gebouw en aanleg vijverpartij, ligweide, hertenkamp, boerderij, speelplaats, vogelplantsoen, instructietuin, fontein, voederplaats en terrassen (bron: Gemeentearchief Ede, HME321167).



De kruising Kastelenlaan, Heijendaal en Loevenstein, gezien vanaf de Groenendaalflat. Op de achtergrond het kantoorpand van verzekeringsmaatschappij Victoria-Vesta, dat op 1 februari 1973 officieel in gebruik werd genomen (bron: Gemeentearchief Ede, GA16469).



Victoria Vesta gebouw, datering december 1975 (bron: Historisch Museum Ede).

Cultuurhistorische waarden

Historisch-ruimtelijke structuren

Blijkens de deelkaart 'Historische stedenbouw' van de Cultuurhistorische Waardenkaart Ede komen binnen het plangebied enkele cultuurhistorisch waardevolle structuren voor. Het gaat

daarbij om historische kavelgrenzen die omstreeks 1832 reeds aanwezig waren (oranje lijnen). Uit de deelkaart blijkt ook dat aan het begin van de 19de eeuw door het plangebied een weg liep, die inmiddels is verdwenen (paarse streepjeslijn).



Fragment deelkaart 'Historische bouwkunst en stedenbouw' van de Cultuurhistorische Waardenkaart Ede

Waardevolle historische stedenbouw

Op de deelkaart 'Historische stedenbouw' van de Cultuurhistorische Waardenkaart Ede wordt het gebied van de Kastelenlaan e.o. inclusief het Proosdijpark aangeduid als 'Waardevolle historische stedenbouw - stadsringfragment'. In de toelichting op de Cultuurhistorische Waardenkaart wordt over dit gebied het volgende vermeld:

“Deel van de (beoogde) stadsring waarin wegtracé, bebouwing en groenaanleg in onderlinge samenhang zijn ontworpen op het schaalniveau van de stad. Bij het oudste fragment - de Proosdijerveldweg - gaat het om een onvoltooide structuur met overwegend middelhoge woonbebouwing en verspreide voorzieningen (winkels, kerken) aan weerszijden van een brede weg met gescheiden rijstroken en middenberm met bomen. Bij de jongere fragmenten aan de Keesomstraat e.o. en de Kastelenlaan e.o. gaat het om twee samenhangende stedenbouwkundige composities waarin reeksen hoogbouw en groenelementen structurerend zijn.”

In de toelichting op de Cultuurhistorische Waardenkaart is voor dit waardevol historisch-stedenbouwkundig gebied het advies opgenomen om de stedenbouwkundige structuur met brede profielen, begeleidende vierlaags bebouwing en groen te behouden. Het plangebied grenst aan dit waardevol historisch-stedenbouwkundig gebied.

Rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten en karakteristieke panden

De bebouwing binnen het plangebied heeft geen beschermde status als rijksmonument of gemeentelijk monument. Evenmin staat de bebouwing op de lijst van potentiële karakteristieke panden.

Voor de volledigheid wordt vermeld dat in het bestuursakkoord 'Ruimte voor Ede' (2018-2022) - op nadrukkelijk verzoek vanuit de gemeenteraad van Ede - is opgenomen dat de bouwkunst uit de periode 1965-1985 de komende jaren nader onderzocht en beschermd gaat worden. Panden als het kantoorgebouw Loevestein 33 komen evenals het naastgelegen winkelcentrum

Bellestein zo langzamerhand op de radar van Monumentenzorg. Op basis van een eerste globale verkenning wordt geconstateerd dat de cultuurhistorische, architectuurhistorische en stedenbouwkundige waarden van het oorspronkelijke kantoorgebouw van Victoria Vest relatief hoog zijn. Op dit moment heeft de bebouwing echter geen beschermde status.

Effecten van het plan op de aanwezige cultuurhistorische waarden

Gelet op de beleidsstrategie die behoort bij Cultuurhistorische Waardevolle Zone 3 van de Cultuurhistorische Waardenkaart vormt het uitgangspunt voor onderhavig planvoornemen dat bij transformaties een basiszorgvuldigheid dient te worden betracht, met aandacht voor de historische kenmerken van het gebied.

Tijdens de initiatieffase van de planvorming is vanuit Monumentenzorg geadviseerd om bij de transformatie en herbestemming van het kantoorgebouw rekening te houden met de stedenbouwkundige en landschappelijke kenmerken van de wijk. Mede gelet op de ligging naast een waardevol historisch-stedenbouwkundig gebied (Kastelenlaan e.o., inclusief het Proosdijpark) is aandacht gevraagd voor een goede aansluiting op de stedenbouwkundige en landschappelijke context. Daarnaast is de horizontale geleiding benoemd als een belangrijke ruimtelijke karakteristiek van de bebouwing aan het Proosdijpark en de Kastelenlaan. In het kader van de initiatieffase van de planvorming werd geadviseerd om dit architectonisch kenmerk bij transformatie van de bebouwing als inspiratiebron op te pakken.

Vanuit cultuurhistorisch perspectief wordt geconstateerd dat helaas nauwelijks kansen zijn benut om architectonische, stedenbouwkundige en landschappelijke kwaliteiten te behouden en te versterken, die samenhangen met de oorspronkelijke ontwerpprincipes uit de jaren 70 van de vorige eeuw. Vooral de ruimtelijke relatie tussen de bebouwing met het Proosdijpark komt in vergelijking met de historische situatie minder overtuigend uit de verf. Wel was deze samenhang door ruimtelijke ingrepen in het verleden - toevoeging van kantoorgebouwen en verplaatsing van parkeerterrein naar de zuidzijde van het hoofdgebouw - al enigszins verstoord. Ondanks dat het nieuwe ruimtelijk ontwerp in zeer geringe mate aandacht besteedt aan de historische kenmerken van het gebied, wordt voldaan aan het uitgangspunt om bij de transformatie een basiszorgvuldigheid te betrachten. Dit hangt voornamelijk samen met de keuze tot herbestemming van de kantoorgebouwen, waardoor de stedenbouwkundige verkaveling en opzet op hoofdlijnen ongewijzigd blijft. Vanuit cultuurhistorisch perspectief wordt het toegejuicht dat de horizontale geleiding van de gevels van het oorspronkelijk hoofdgebouw in aangepaste vorm wordt teruggebracht.

Tegen de achtergrond van het voornemen van de gemeente Ede om bouwkunst uit de periode 1965-1985 de komende jaren nader te onderzoeken en te beschermen (Bestuursakkoord 'Ruimte voor Ede' 2018-2022) is vanuit Monumentenzorg nadrukkelijk aandacht gevraagd voor het transformeren en herbestemmen van het gebouw met behoud van de oorspronkelijke karakteristieken. Het planvoornemen gaat uit van een wijziging van de uitstraling van het oorspronkelijk hoofdgebouw door vervanging van de gevels. Vanwege het ontbreken van een beschermde status van de bebouwing kan vanuit Monumentenzorg worden ingestemd met het huidige planvoornemen.

2.10.2 Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor vergunningverlening.

2.11 Geluid (weg- en industrielawaai)

2.11.1 Beleid/regelgeving

Sinds het eind van de jaren zeventig vormt de Wet geluidhinder (Wgh) een belangrijk juridisch kader voor het Nederlandse geluidsbeleid. Deze wet biedt onder andere geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerslawaaï,

spoorweglawaaï en industrielawaaï door middel van zonering. De Wgh is daarom sterk gelinkt aan de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. 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 wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï en industrielawaaï door middel van zonering. De Wet geluidhinder is daarom sterk gelinkt aan de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Momenteel wordt gewerkt aan een grootschalige aanpassing van de Wet geluidhinder. Op 1 juli 2012 zijn de eerste wijzigingen in werking getreden en ondergebracht in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. De wijzigingen hebben uitsluitend betrekking op de aanleg en reconstructie van hoofdwegen (rijkswegen) en hoofdspoorwegen middels de systematiek van geluidproductieplafonds.

De systematiek van de zonering Wet geluidhinder houdt in dat langs (spoor)wegen en rond 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 gemeentelijke of provinciale weg of een industrieterrein wordt mogelijk gemaakt;
- indien middels een ruimtelijk besluit een geluidsgevoelige bestemming in de zone van een (spoor)weg of industrieterrein wordt mogelijk gemaakt;
- indien een reconstructie/wijziging aan een bestaande gemeentelijke of provinciale weg (al dan niet in combinatie met een ruimtelijk besluit) wordt doorgevoerd.

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

Bepaalde geluidsbronnen, maar ook bepaalde geluidsgevoelige functies vallen buiten de werking van de Wet geluidhinder. Strikt genomen kan in die gevallen de toetsing aan de normering van de Wet geluidhinder bij ruimtelijke besluiten op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) achterwege blijven. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft echter in diverse uitspraken gewezen op de geluidhinder die desondanks kan optreden en het belang van de volksgezondheid. De Afdeling acht het noodzakelijk dat ook in die gevallen de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting wordt onderbouwd. De wettelijke grondslag hiervoor is tweeledig. Allereerst stelt de Wro dat sprake dient te zijn van 'een goede ruimtelijke ordening'. Daarnaast moeten op grond van de Algemene wet bestuursrecht besluiten berusten op een zorgvuldige voorbereiding, belangenafweging en onderbouwing.

Om een aanvaardbaar akoestisch klimaat te realiseren zijn de volgende randvoorwaarden van toepassing, die aansluiten op een "goede ruimtelijke ordening". De voor dit plan benodigde hogere waarden worden alleen vastgesteld indien aan deze randvoorwaarden wordt voldaan:

- Woningen moeten voorzien zijn van een geluidsluwe zijde:
 - de geluidsbelasting op de gevel van de geluidsluwe zijde bedraagt minder dan de ten hoogst toelaatbare waarden: 48 dB voor wegverkeer, 55 dB voor spoorwegen, 50 dB(A) voor industrie;
 - een geluidsluwe zijde kan ook bestaan uit een bouwkundige maatregel zoals een loggia of een serre.
- Woningen moeten voorzien zijn van een geluidsluwe buitenruimte; indien geen geluidsluwe buitenruimte mogelijk is, kunnen serres of afsluitbare balkons (loggia's) worden toegepast. Bij wooncomplexen waar per individuele woning geen geluidsluwe buitenruimte mogelijk is, een collectieve buitenruimte een toepasbaar alternatief.
- Positioneer slaapkamers (tenminste 1) zoveel als mogelijk aan de geluidsluwe zijde.

- Bij grote parkeervoorzieningen moet de geluidsbelasting worden onderzocht en afhankelijk van de resultaten moeten maatregelen worden afgewogen, zowel voor geluid als voor lichtinval.

2.11.2 Situatie plangebied

Wegverkeerslawaaï

Twee van de drie voormalige kantoren binnen kantoorcomplex 'Loevestein' in Ede worden getransformeerd tot geluidgevoelige objecten, namelijk woningen. Nabij het plangebied liggen enkele drukke wegen, namelijk Kastelenlaan (50 km/uur) Heyedaal / Loevestein (westelijk deel, 50 km/uur), Veenderweg (50 km/uur), Loevestein (oostelijk deel, 30 km/uur), Bellestein / Blijdestein (30 km/uur) en Batenstein / Valkenstein (30 km/uur). Voor de wegen met een 30 km/uur-regime geldt dat deze wegen niet zoneplichtig zijn volgens de Wet geluidhinder. Wel moet de invloed van de geluidsbelasting van deze wegen op de nieuwe woningen in het kader van een goede ruimtelijke ordening worden beschouwd. Hiervoor wordt bij een afweging van maatregelen aansluiting gezocht bij de normering uit de Wet geluidhinder. Er is verder op grond van de Wet geluidhinder geen sprake van een aanleg van een nieuwe weg en/of reconstructie van een bestaande weg.

Voor de vergunningaanvraag met betrekking tot de realisatie van de woningen is een akoestisch onderzoek opgesteld met betrekking tot de geluidsbelasting van de wegen nabij het plangebied: "Transformatie Loevestein 33 in Ede Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder Wegverkeerslawaaï", Rapport 22000330.R01, SPA WNP Ingenieurs, 27 oktober 2020. Het onderzoek is aangevuld met de notitie: "Aanvulling bij akoestisch rapport 22000330.R01 Transformatie Loevestein 33 in Ede Kosten maatregelen en geluidimmissie parkeren", Notitie 22000330.n03, SPA WNP Ingenieurs, 7 juni 2021. In deze notitie is ook de geluidsbelasting van de parkeerbewegingen opgenomen.

In de onderstaande tabel zijn de resultaten uit het akoestisch onderzoek opgenomen voor de hoogste geluidbelastingen per weg en per gebouw en binnen de gezamenlijke buitenruimte.

Weg	Hoogste geluidbelasting in dB		
	Gebouw 1	Gebouw 2	Gezamenlijke buitenruimte
Kastelenlaan	48	59	40
Heyedaal / Loevestein (westelijk deel)	51	55	40
Veenderweg	35	41	33
Loevestein (oostelijk deel)	47	43	34
Bellestein / Blijdestein	44	44	38
Batenstein / Valkenstein	36	37	33

Uit de resultaten blijkt dat:

- er meerdere woningen zijn met gevel(s) waar de geluidbelasting hoger is dan de voorkeurswaarde van 48 dB, maar lager dan de maximale ontheffing van 63 dB. Bij gebouw 1 wordt de voorkeurswaarde alleen overschreden ten gevolge van de Heyendaal / Loevestein en bij gebouw 2 zowel door deze weg als door de Kastelenlaan.
- in beide gebouwen woningen aanwezig zijn waar niet zonder meer voldaan wordt aan de voorwaarden in het kader van een goede ruimtelijke ordening, betreffende de geluidluwe gevel en de geluidluwe buitenruimte.
- ten gevolge van alle overige wegen de geluidbelasting op de beide gebouwen niet hoger zal zijn dan de voorkeurswaarde, zoals deze geldt voor gezoneerde wegen. Op basis hiervan wordt gesteld dat deze geluidbelastingen aanvaardbaar zijn.
- de geluidbelasting binnen de gezamenlijke buitenruimte (ruim) lager zal zijn dan de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder.

Maatregelen

De Wet geluidhinder schrijft voor om bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen en maatregelen bij de ontvanger te onderzoeken.

Buiten het plangebied zijn in principe de volgende bron- en overdrachtsmaatregelen denkbaar om de geluidbelasting op de nieuwe gebouwen te reduceren:

1. toepassen van een geluidreducerend wegdektype
2. geluidscherm plaatsen direct langs de wegen
3. verlagen van de rijsnelheid c.q. andere route

Het toepassen van een geluidreducerend wegdektype (bijvoorbeeld van het type SMA-NL5) kan een geluidreductie opleveren van circa 1 tot 4 dB. Na het toepassen van een geluidreducerend wegdektype wordt de voorkeurswaarde nog steeds ruim overschreden. Hiermee is het vervangen van het wegdek niet doelmatig. Verder geldt dat zeer geluidreducerend wegdektypen zoals dunne deklagen, hier niet toepasbaar zijn in verband met het afremmen en optrekken van het verkeer nabij de kruisingen, zijwegen en in- en uitritten, waardoor deze zeer geluidreducerende wegdekken snel slijten. Gezien de geluidbelasting en de hoogte van de gebouwen zijn zeer lange en hoge geluidschermen nodig om de geluidbelasting te reduceren tot de voorkeurswaarde. Dergelijke schermen zijn in deze stedelijke situatie niet reëel en vanuit stedenbouwkundig en landschappelijk oogpunt ook niet gewenst.

De Kastelenlaan en de Loevestein zijn beide drukke wegen in de gemeente Ede en belangrijke verbindingsroutes. Het verkeer via andere wegen door deze omgeving laten rijden, is geen optie omdat er dan elders knelpunten ontstaan. Het verlagen van de rijsnelheid van 50 km/uur naar bijvoorbeeld 30 km/uur is op korte termijn geen optie, omdat deze wegen een doorstroom- en een ontsluitingsfunctie hebben. Daarbij levert het verlagen van de rijsnelheid van 50 km/uur naar bijvoorbeeld 30 km/uur ook niet het gewenste resultaat op. De geluidbelasting zal nog hoger zijn dan de voorkeurswaarde van 48 dB en het zal daardoor geen effectieve maatregel zijn ter reductie van de mogelijke geluidhinder bij de bewoners.

Binnen het plangebied zijn in principe de volgende maatregelen denkbaar om de geluidbelasting op de gevels van de twee nieuwe woningen te reduceren:

1. een geluidscherm op de terreingrens van het bouwplan;
2. de afstand tussen de weg en de nieuwe woningen vergroten;
3. een geluidscherm aan de geluidbelaste gevels;
4. maatregelen aan de buitenruimten (balkons en dakterrassen);
5. de geluidbelaste gevels uitvoeren als dove gevel.

Ad. 1 Om de geluidbelasting te reduceren tot de voorkeurswaarde is, gezien de hoogte van de gebouwen en de geluidbelastingen, een hoog geluidscherm nodig langs de noordelijke en westelijke plangrens. Dergelijke hoge schermen zijn zeer kostbaar. Geluidschermen op of nabij de terreingrens zijn in deze situatie vanuit stedenbouwkundig en landschappelijk oogpunt niet gewenst en vanuit financieel oogpunt ook niet reëel.

Ad. 2 De nieuwe woningen worden in bestaande gebouwen gerealiseerd. Het is dus niet mogelijk om de nieuwe woningen op een ruimere afstand van de geluidbronnen te realiseren.

Ad. 3 Met een geluidscherm aan de geluidbelaste gevels, kan de gevel uitgevoerd worden als niet geluidbelaste gevel. Gezien de hoogte van de beide gebouwen, zijn schermen aan de gevels vanuit architectonisch, financieel en stedenbouwkundig oogpunt niet gewenst.

Ad. 4 Het is niet gewenst om gesloten balkons of loggia's over de gehele gevelbreedte van de nieuwe woningen te realiseren. Wel kunnen de balkons en de dakterrassen (gebouw 2) zodanig uitgevoerd worden, dat een geluidreductie bereikt wordt op de balkons en de daarbinnen gelegen gevels. Deze maatregelen zijn alleen nodig, waar er woningen zijn die geen geluidluwe gevel en buitenruimte hebben. In bijlage 3.1 van het akoestisch onderzoek zijn deze woningen weergegeven. In totaal gaat het om 92 woningen waar maatregelen aan de balkons (73 woningen) of dakterrassen (19 woningen) nodig zijn.

Dakterrassen gebouw 2

De dakterrassen op de derde verdieping van gebouw 2, kunnen voorzien worden van gesloten borstweringen (bv. van glas). In bijlage 3.1 van het akoestisch onderzoek is de minimaal

benodigde hoogte van de gesloten borstweringen weergegeven. Deze hoogten variëren van 1,0 tot 1,4 meter ten opzichte van het vloerpeil.

Balkons gebouwen 1 en 2

Maatregelenpakket 1:

Als balkons worden uitgevoerd met een gesloten borstwering (bv. van glas) en een goed geluidabsorberend plafond, is een geluidreductie van minimaal 3 dB te realiseren. De hoogte van deze borstweringen moet minimaal 1,5 meter bedragen ten opzichte van het vloerpeil. De geluidabsorberende plafonds kunnen als volgt worden uitgevoerd:

- houtwolcementplaat met minerale wol
- geperforeerde platen/wanden (20% openingen) met minerale wol
- lattenplafond/wand (20% openingen) met minerale wol

In bijlage 2 van het akoestisch onderzoek zijn de geluidbelastingen na deze balkonmaatregelen weergegeven. Hieruit blijkt dat er nu nog 29 woningen zijn die geen geluidluwe gevel en buitenruimte hebben. Wel is er nu bij elke woning een gevel en buitenruimte waar de geluidbelasting maximaal 53 dB bedraagt.

Maatregelenpakket 2:

Om ook bij deze 29 woningen een geluidluwe gevel en buitenruimte te realiseren, kunnen op de gesloten borstweringen nog glazen L-schermen geplaatst worden. Deze schermen moeten verdieping hoog zijn en kunnen aan de lange zijde al dan niet te openen zijn. In bijlage 3.3 van het akoestisch onderzoek zijn de posities van deze L-schermen weergegeven. De plafonds van deze balkons moeten voorzien worden van een goed geluidabsorberend plafond (zie maatregelenpakket 1). In bijlage 2 van het akoestisch onderzoek zijn de geluidbelastingen na deze balkonmaatregelen weergegeven. Hieruit blijkt dat nu alle woningen beschikken over een geluidluwe gevel en buitenruimte.

Ad 5. Het toepassen van dove gevels wordt normaliter alleen toegepast indien de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting overschreden wordt, wat hier niet het geval is. Een dove gevel legt beperkingen op aan de indeling van de woningen en het uiterlijk van de gevel. Het is voor de nieuwe woningen niet gewenst om gevels uit te voeren als dove gevel.

Conclusie

Omdat de nieuwe woningen een hoge geluidbelasting ondervinden ten gevolge van het wegverkeer, zijn er in beide gebouwen woningen aanwezig waar niet zonder meer voldaan wordt aan de voorwaarden betreffende de geluidluwe gevel en de geluidluwe buitenruimte. Om hieraan te kunnen voldoen worden de maatregelpakketten met betrekking tot de buitenruimten (balkons en dakterrassen) uitgevoerd zoals hierboven beschreven onder ad 4.

Geluidbelasting als gevolg van de parkeerbewegingen en verkeersafwikkeling

Voor openbare parkeerterreinen gelden geen wettelijke geluidnormen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet echter bij grootschalige parkeervoorzieningen rekening gehouden worden met (piek)geluid en licht van parkeerbewegingen op gevoelige functies (zoals woningen).

Toetsingskader industrielaawaai (geluid parkeerbewegingen)

Voor geluid dat samenhangt met de parkeerbewegingen wordt als toetsingskader het stappenplan uit bijlage 5 van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' gehanteerd. Vanwege de ligging aan drukke hoofdontsluitingswegen wordt het plangebied beschouwd als gebiedstype 'gemengd gebied'. 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;
- 50 dB(A) etmaalwaarde ten gevolge van verkeersaantrekkende werking.

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;
- 50 dB(A) etmaalwaarde ten gevolge van verkeersaantrekkende werking.

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.

Bij een hogere geluidbelasting dan aangegeven in stap 3 zal het doorgaans niet mogelijk zijn om medewerking te verlenen aan een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling.

Verkeersaantrekkende werking (indirecte hinder)

Vanuit de VNG publicatie moet de verkeersaantrekkende werking onderzocht worden. Er zijn specifieke richtwaarden opgenomen. Omdat direct tegenover de inrit aan de Loevestein een in-/uitrit van een parkeerterrein is gelegen van het winkelcentrum en omdat direct langs de oostzijde van de Batenstein, auto's kunnen parkeren op de openbare parkeerplaatsen, geldt dat het verkeer ten gevolge van de gebouwen 1 t/m 3 direct zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld zodra zij deze openbare wegen rijden.

Resultaten akoestisch onderzoek

Uit het akoestisch onderzoek blijkt, dat de langtijdgemiddeld beoordelingsniveaus die wordt veroorzaakt door het verkeer van en naar de openbare parkeervakken, bij:

- de nieuwe woningen gelijk is aan of lager is dan 49 dB(A), waarmee voldaan wordt aan de richtwaarde uit de VNG-publicatie (stap 2);
- de bestaande woningen maximaal 44 dB(A) bedraagt, waarmee voldaan wordt aan de richtwaarde uit de VNG-publicatie (stap 2).

Uit het onderzoek blijkt dat in de dag-, avond- en nachtperiode, maximale geluidsniveaus kunnen optreden van maximaal:

- 74 dB(A) bij de nieuwe woningen ten gevolge van het rijden nabij de woningen en het dichtslaan van deuren etc. Hierbij wordt opgemerkt dat maximale geluidsniveaus hoger dan 70 dB(A) alleen optreden als de parkeerplaatsen op circa 5 meter van de nieuwe woningen zijn gelegen en ten gevolge van het rijden langs de noordgevel van gebouw 1 waar de rijroute relatief dicht op het gebouw ligt. Als de parkeerplaatsen op meer dan 10 meter van de woningen zijn gelegen, bedragen de maximale geluidsniveaus nog 65 dB(A).
- 58 dB(A) bij de bestaande woningen ten gevolge van alle activiteiten.

Beschouwde maatregelen om de maximale geluidsniveaus te reduceren

Het is niet mogelijk de geluidemissie van de personenwagens te reduceren, omdat het personenwagens van particulieren betreft.

Gezien de beperkte ruimte en de benodigde parkeerbehoefte, zijn er veel parkeerplaatsen binnen 15 meter van de nieuwe woningen noodzakelijk, en zelfs binnen 10 en 5 meter. De parkeerplaatsen die het dichtst bij de woningen zijn gelegen liggen ten zuidwesten van gebouw 2 (ten westen van de entree) en aan de kopgevel ten oosten van dit gebouw. Onderzocht is of deze parkeerplaatsen verplaatst kunnen worden, naar de zuidelijke groenstrook. Binnen deze groenstrook staan echter veel waardevolle bomen die niet gekapt mogen worden. Het is niet mogelijk om binnen het plan voldoende parkeerplaatsen op ruime afstand van de nieuwe woningen te realiseren.

Ter beperking van de mogelijke geluid- en lichthinder wordt nog opgemerkt dat de parkeerplaatsen ten:

- zuidwesten van gebouw 2 (ten westen van de entree), niet direct voor de nieuwe woningen, maar voor bergingen in het souterrain gerealiseerd worden. Er wordt 1 woning tussen de bergingen en de entree gerealiseerd en hier wordt een groene afscherming gerealiseerd. De woningen op de begane grond (boven het souterrain) worden op minimaal 1,0 meter ten opzichte van de parkeerplaatsen gerealiseerd, waardoor hier geen sprake zal zijn van lichthinder;
- zuidoosten van gebouw 2 (ten oosten van de entree), op ruimere afstand van de nieuwe woningen gerealiseerd worden, waarbij tussen de woningen en de parkeerplaatsen een groene afscherming wordt gerealiseerd. Dit om mogelijke geluid- en lichthinder zoveel mogelijk te voorkomen;
- oosten van gebouw 2 (de kopgevel) en ten noorden van gebouw 2 (tussen gebouw 1 en 2), voorzien worden van een groene afscherming tussen de woningen in het souterrain en de parkeerplaatsen. De woningen op de begane grond (boven het souterrain) worden op minimaal 1,0 meter ten opzichte van de parkeerplaatsen gerealiseerd, waardoor hier geen sprake zal zijn van lichthinder. Aan deze oostgevel, waar de hoogste maximale geluidniveaus optreden, zullen de meeste ramen niet te openen zijn. Voor de kopgevel geldt dat alleen ter plaatse van de slaapkamers te openen ramen aanwezig zijn in verband met bouwkundige eisen ten aanzien van het spuien. Aan deze gevel zullen geen balkons gerealiseerd worden.

Vanwege de hoogte van de gebouwen, zijn hoge schermen nodig om de maximale geluidbelastingen te reduceren tot de richtwaarden van de VNG zoals deze bedoeld zijn voor bedrijven. Dergelijke hoge schermen, vlak bij de woningen zijn vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet reëel.

Beschouwing maximale geluidniveaus en mogelijke geluidhinder

Hoge maximale geluidniveaus ten gevolge van vervoersbewegingen (inclusief het slaan van autoportieren, het starten en gasgeven bij het weggrijden), in de dagperiode lijkt normaliter niet tot geluidhinder.

In de voorliggende situatie gaat het in de avond- en nachtperiode om respectievelijk circa 60 en 20 auto's die relevante geluidpieken kunnen veroorzaken. Een deel van deze auto's staat in de parkeerkelder onder gebouw 3 (31 plaatsen) en de rest kan verdeeld over het hele terrein parkeren. Per woning zal het daarom om slechts enkele geluidpieken gaan in de avond- en nachtperiode. Voor een stedelijke situatie of een woonwijk is dit niet ongewoon. Gezien de aard van de maximale geluidniveaus en de frequentie waarmee deze bij de woningen kunnen optreden, is het niet te verwachten dat dit tot geluidhinder zal leiden.

Verkeersafwikkeling Batenstein en goede ruimtelijke ordening

In de huidige situatie vindt de verkeersafwikkeling van de 3 kantoren hoofdzakelijk plaats in de dagperiode (tussen 07.00 en 19.00 uur). Na de transformatie van 2 van de 3 kantoren naar wonen, zullen in de avond- en nachtperiode meer verkeersbewegingen op de omliggende wegen zijn. Op de drukke Loevestein zal dit akoestisch beschouwd, geen relevant effect hebben. Omdat de verkeersintensiteit op de Batenstein lager is, kan het hier wel een akoestisch effect hebben. Dit is daarom verder onderzocht.

Voor de verkeerstoename op de bestaande wegen en de gevolgen voor de geluidbelasting op de bestaande woningen langs deze wegen, geldt geen toetsing in het kader van de Wet geluidhinder. Wel moet in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing de belangen van het realiseren van het nieuwe plan (en dus de verkeerstoename) afgewogen tegen de mogelijke hinder door de geluidbelasting.

Om een eerste indruk te krijgen van de geluidbelastingen en de relatie met de mogelijke hinder, is in eerste instantie toch getoetst aan de eisen uit de Wet geluidhinder, zoals deze geldt voor gezonde wegen en nieuwe geluidgevoelige gebouwen (zie hierboven).

In de aanvullende notitie van het akoestisch onderzoek zijn de berekeningen van de geluidbelastingen weergegeven ten gevolge van het verkeer op de Batenstein. Hierbij is

onderscheid gemaakt tussen de huidige situatie (3 kantoren) en de toekomstige ontwikkeling (2 woongebouwen en 1 kantoor).

Uit de resultaten blijkt dat de geluidbelasting (L_{den}) ten gevolge van het wegverkeer op de Batenstein:

- zowel in de huidige situatie als in de situatie na realisatie van het nieuwe plan, lager zal zijn dan de voorkeurswaarde (48 dB) zoals deze op basis van de Wet geluidhinder zou gelden voor nieuwe woningen;
- toeneemt met maximaal 0,1 dB. In de dagperiode nemen de geluidsniveaus af met circa 0,9 dB bij de maatgevende woningen. In de avond- en nachtperiode kan de geluidbelasting met maximaal 14 dB toenemen. Onder normale omstandigheden is een verschil van 3 dB net waarneembaar en is er vanaf 5 dB verschil pas sprake van een duidelijk hoorbaar verschil. Een verschil van 10 dB wordt ervaren als een halvering c.q. een verdubbeling van het geluid. Opgemerkt wordt dat de geringe toe- en afnamen in de avond- en nachtperiode veroorzaakt worden door reflecties c.q. afscherming van de nieuwe bestemde gebouwen.

Uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting op de bestaande woningen, zowel voor als na realisatie van het plan, relatief laag is. De toename van de geluidbelasting is gering. Op basis hiervan is de verwachting dat het extra verkeer ten gevolge van het plan niet zal leiden tot extra geluidhinder bij de bewoners van de bestaande woningen.

Cumulatie

In het akoestisch onderzoek en de aanvullende notitie, is de gecumuleerde geluidbelasting op de woningen berekend ten gevolge van alle wegen buiten het plangebied en de rijbewegingen in het plangebied.

De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt maximaal:

- 59 dB op gebouw 1;
- 64 dB op gebouw 2.

De gecumuleerde geluidsbelasting is bepaald zonder de in de Wet geluidhinder opgenomen aftrek van 5 dB. Indien deze aftrek wel bij de beoordeling betrokken wordt blijft de gecumuleerde geluidsbelasting onder de maximale ontheffingswaarde van 63 dB.

Binnenwaarde (Bouwbesluit 2012)

Om te voldoen aan de eisen uit Bouwbesluit 2012, moet een voldoende karakteristieke geluidwering ($G_{A;k}$) van de gevels worden bereikt. Bij het ontwerp van nieuwe woningen moet hier rekening mee worden gehouden. In Bouwbesluit 2012 worden eisen gesteld aan de karakteristieke geluidwering $G_{A;k}$ van de uitwendige scheidingsconstructies van de verblijfsgebieden en verblijfsruimten in nieuw te bouwen woningen. Deze eisen zijn voor:

- verblijfsgebieden: $G_{A;k} = [\text{geluidbelasting } L_{den} - 33]$, met een ondergrens van 20 dB;
- verblijfsruimten: $G_{A;k} = [\text{geluidbelasting } L_{den} - 35]$.

Bij verbouw stelt het Bouwbesluit in artikel 3.5 dat in plaats van de eisen voor nieuwbouw zoals deze hierboven genoemd zijn, uitgegaan mag worden van het reeds verkregen niveau. Dit is feitelijk de huidige karakteristieke geluidwering van de gevel. Indien er geen wijzigingen in de gevel worden aangebracht, wordt hiermee voldaan aan de eisen volgens Bouwbesluit.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening en met betrekking tot toekomstbestendigheid van de woningen wordt bij transformaties, in afwijking tot het Bouwbesluit, een binnenwaarde gehanteerd die 5 dB minder streng is dan bij nieuwbouw.

Uit de berekeningen blijkt dat op basis van de rapporten² opgenomen uitgangspunten

² Transformatie Loevestein 33 in Ede Onderzoek akoestiek, gebouw 1, Rapport 22000330A.R01, SPA WNP Ingenieurs, datum 30 oktober 2020;

wordt voldaan aan de gestelde eisen conform Bouwbesluit 2012 en een goede ruimtelijke ordening.

2.11.3 Conclusie

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat:

- er binnen beide gebouwen meerdere woningen zijn waar de geluidbelasting hoger is dan de voorkeurswaarde van 48 dB, maar lager dan de maximale ontheffing van 63 dB. Bij gebouw 1 wordt de voorkeurswaarde alleen overschreden ten gevolge van de Heyendaal/ Loevestein en bij gebouw 2 zowel door deze weg als door de Kastelenlaan;
- de geluidbelasting binnen de gezamenlijke buitenruimte (ruim) lager zal zijn dan de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder.

Gezien de situatie en de berekende geluidsbelasting zijn er binnen het bouwplan geen reële maatregelen mogelijk om de geluidbelasting bij de nieuwe woningen te reduceren tot maximaal 48 dB (de voorkeurswaarde). *Om deze woningen te kunnen realiseren, gaat de gemeente Ede hogere waarden ten gevolge van de Kastelenlaan en de Loevestein vaststellen.*

Omdat de nieuwe woningen een hoge geluidbelasting ondervinden ten gevolge van het wegverkeer, zijn er in beide gebouwen woningen aanwezig waar niet zonder meer voldaan wordt aan de voorwaarden betreffende de geluidluwe gevel en de geluidluwe buitenruimte. Om hieraan te kunnen voldoen zijn de volgende maatregelen nodig:

- Bij 19 woningen met een dakterras (3de verdieping gebouw 2) moet het terras voorzien worden van een gesloten borstwering (bv. van glas) met een minimale hoogte variërend van 1,0 tot 1,4 meter ten opzichte van het vloerpeil.
- Bij 44 woningen moeten de balkons uitgevoerd worden met een gesloten borstwering (bv. van glas) en een goed geluidabsorberend plafond. De hoogte van deze borstweringen moet minimaal 1,5 meter bedragen ten opzichte van het vloerpeil.
- Bij 29 woningen moeten de balkons uitgevoerd worden met verdiepingshoge L-vormige schermen (bv. van glas) en een goed geluidabsorberend plafond.

Met betrekking tot geluid van de parkeerbewegingen wordt voldaan aan de VNG-richtwaarden voor de langtijdgemiddeld beoordelingsniveaus. Voor de maximale geluidsniveaus geldt dat deze gezien de aard en de frequentie waarmee deze bij de woningen kunnen optreden, het niet te verwachten is dat dit tot geluidhinder zal leiden.

Ter beperking van de mogelijke geluid- en lichthinder geldt dat de parkeerplaatsen ten:

- zuidwesten van gebouw 2 (ten westen van de entree), niet direct voor de nieuwe woningen, maar voor bergingen in het souterrain gerealiseerd worden. Er wordt 1 woning tussen de bergingen en de entree gerealiseerd en hier wordt een groene afscherming gerealiseerd. De woningen op de begane grond (boven het souterrain) worden op minimaal 1,0 meter ten opzichte van de parkeerplaatsen gerealiseerd, waardoor hier geen sprake zal zijn van lichthinder;
- zuidoosten van gebouw 2 (ten oosten van de entree), op ruimere afstand van de nieuwe woningen gerealiseerd worden, waarbij tussen de woningen en de parkeerplaatsen een groene afscherming wordt gerealiseerd. Dit om mogelijke geluid- en lichthinder zoveel mogelijk te voorkomen;
- oosten van gebouw 2 (de kopgevel) en ten noorden van gebouw 2 (tussen gebouw 1 en 2), voorzien worden van een groene afscherming tussen de woningen in het souterrain en de parkeerplaatsen. De woningen op de begane grond (boven het souterrain) worden op minimaal 1,0 meter ten opzichte van de parkeerplaatsen gerealiseerd, waardoor hier geen sprake zal zijn van lichthinder. Aan deze oostgevel, waar de hoogste maximale geluidsniveaus optreden, zullen de meeste ramen niet te openen zijn. Voor de kopgevel geldt dat alleen ter plaatse van de slaapkamers te openen ramen aanwezig zijn in verband met bouwkundige eisen ten aanzien van het spuien. Aan deze gevel zullen geen balkons gerealiseerd worden.

Uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting op de bestaande woningen, zowel voor als na realisatie van het plan, relatief laag is. De toename van de geluidbelasting is gering. Op basis hiervan is de verwachting dat het extra verkeer ten gevolge van het plan niet zal leiden tot extra geluidhinder bij de bewoners van de bestaande woningen.

Uit de onderzoeken met betrekking tot de akoestiek van gebouwen 1 en 2 blijkt dat wordt voldaan aan de gestelde eisen conform Bouwbesluit 2012 en een goede ruimtelijke ordening.

2.12 Luchtkwaliteit

2.12.1 Beleid/regelgeving

Juridisch 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 $PM_{2,5}$) en stikstofdioxide (NO_2). De concentratie van de overige vervuilende stoffen, waaronder benzeen, lood, zwaveldioxide en koolstofoxide, bevindt zich in Nederland ruim onder de grenswaarden.

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

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient rekening wordt gehouden met bestemmingen die gevoelig zijn voor een verminderde luchtkwaliteit, met betrekking tot fijnstof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) en stikstofdioxide (NO_2). Het gaat met name om bestemmingen voor kwetsbare groepen, zoals voor scholen, kinderopvang en bejaarden-, verpleeg- of verzorgingstehuizen. Binnen 50 meter van de rand van een drukke weg is onderzoek naar luchtkwaliteit in principe noodzakelijk.

Vanuit een goede ruimtelijke ordening worden bij de gevoelige bestemmingen hogere eisen gesteld aan de afweging motivering. Zo moet de locatiekeuze goed gemotiveerd worden: zijn er binnen het plangebied geen andere mogelijkheden, waarmee de gevoelige bestemming verder van de betreffende weg komt te liggen?

Beleidskader Rijksoverheid en gemeente Ede

Op 13 januari 2020 heeft gemeente Ede het Schone Lucht Akkoord (SLA) mede ondertekend. In dit akkoord is opgenomen dat partijen een aanpak uitwerken om de negatieve gezondheidseffecten bij hoog gevoelige groepen te beperken. Deze richt zich onder andere op gevoelige bestemmingenbeleid. Partijen nemen naar aanleiding hiervan initiatieven tot aanvullend beleid, binnen hun eigen taken en bevoegdheden en werken indien nodig samen als de inspanningen en de bronnen daarom vragen.

2.12.2 Situatie plangebied

Voor woningbouwlocaties geldt een NIBM-grens van 1.500 woningen. Binnen het plangebied worden circa 230 woningen toegevoegd. De ontwikkeling valt daarmee ruimschoots binnen de NIBM-grens.

In de onderstaande tabel³ is een overzicht van de totale hoogste waarden en tussen haakjes van de jaargemiddelde achtergrondconcentraties weergegeven van de componenten stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), fijne fractie fijn stof (PM_{2,5}) en elementair koolstof (EC). Dit geeft een beeld van de luchtkwaliteit ter plaatse, die hoofdzakelijk wordt veroorzaakt door de lokale wegen. Voor de ontwikkeling geldt dat het aantal verkeersbewegingen in de situatie met woningbouw ten opzichte van kantoor weinig van elkaar verschilt en daardoor niet leidt tot een toename van concentraties. Daarnaast verbeterd de luchtkwaliteit elk jaar door maatregelen die in Nederland worden genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren. De concentraties zijn bepaald met behulp van Geomilieu versie 5.2.1.

Stof	Jaar 2020	Jaar 2030	Grenswaarde	Advieswaarde WHO
NO ₂	18 (16)	10 (9)	40	40
PM ₁₀	19 (19)	16 (16)	40	20
PM _{2,5}	11 (11)	9 (9)	25	10
EC	0,6 (0,5)	0,4 (0,4)	.*	-

* Voor elementair koolstof is geen grenswaarde vastgesteld

De huidige achtergrondconcentraties (tussen haakjes) van de luchtkwaliteit zijn ruim lager dan de vastgestelde grenswaarden. De concentraties voldoen ook aan de advieswaarden van de WHO voor NO₂ (40 µg/m³) en PM₁₀ (20 µg/m³). Uit het overzicht blijkt dat de toekomstige concentratie lager is dan de advieswaarde van de WHO.

2.12.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor vergunningverlening.

2.13 Externe veiligheid

2.13.1 Inleiding

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

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

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

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

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

2.13.2 Wettelijk kader

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

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

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

2.13.3 Situatie plangebied

In de omgeving van het plangebied zijn volgens de risicokaart van de provincie Gelderland geen risicobronnen gelegen die van invloed zijn op het plangebied. Tevens vindt er geen relevante hoeveelheid transport van gevaarlijke stoffen over de rond het plangebied gelegen wegen plaats.

2.13.4 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor vergunningverlening.

2.14 Hoogspanningslijnen

2.14.1 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. Daarnaast zal de nieuwe bebouwing zijn gebonden aan bepaalde bouwhoogte als gevolg van de hoogspanningslijn. Een bouwplan binnen de zakelijk rechtstrook (toetsingszone netbeheerder) van de lijn dient ter toetsing voorgelegd te worden aan de netbeheerder (TenneT voor 150 kV lijnen en Liander voor 50 kV lijnen).

De zakelijk rechtstrook bedraagt:

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

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

De indicatieve magneetveldzone bedraagt:

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

2.14.2 Situatie plangebied

Binnen en in de directe nabijheid van het plangebied zijn geen bovengrondse hoogspanningslijnen gelegen.

2.14.3 Conclusie

Het aspect hoogspanningslijnen vormt geen belemmering voor vergunningverlening.

2.15 Duurzaamheid

2.15.1 Beleid en regelgeving

Per 1 juli 2018 is de Gaswet veranderd. Hierdoor krijgen nieuwe gebouwen geen gasaansluiting meer. Dit komt door een verandering van de gasaansluitplicht. De wetswijziging heeft invloed op nieuwe gebouwen waarvan de bouwvergunning is aangevraagd na 30 juni 2018. Deze verandering geldt voor alle kleinverbruikers (max 40 m³ gas/uur), zoals woningen en kleine bedrijfsgebouwen.

2.15.2 Situatie plangebied

Bij de ontwikkeling van het plangebied ligt 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% CO2 te hebben gereduceerd, onafhankelijk van aardgas te worden en om in 2050 energieneutraal te zijn.

Dit kan door:

- Maximaliseren van het aantal zonnepanelen
- Besparing op de warmtevraag en een toename van het aandeel duurzame warmte
- Ruimte te reserveren voor duurzame en schone mobiliteit
- 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.

Van bovenstaande wensen is invulling gegeven aan het onderdeel groene daken bij het woongebouw. Daarnaast geldt het uitgangspunt van aardgasloos bouwen en per 1 juli 2020 de BENG norm. In de parkeerkelder worden laadpalen geplaatst om het elektrisch rijden te stimuleren. Materiaalgebruik wordt bij voorkeur circulair of zodanig ingezet dat hergebruik in de toekomst eenvoudig mogelijk is.

2.15.3 Conclusie

Het aspect duurzaamheid biedt kansen en mogelijkheden voor dit plan.

2.16 Beeldkwaliteit openbare ruimte

Met de transformatie van kantoren naar woongebouwen verandert ook het gebruik van de buitenruimte. Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan is zorgvuldig ontworpen aan de inpassing van het benodigd aantal parkeerplaatsen in relatie tot behoud van waardevol groen. Voor de nieuwe inrichting wordt het shared-space principe toegepast. Binnen dit principe is naast de auto meer aandacht voor gebruikers te fiets en te voet. Op de afbeeldingen is het shared-space principe verbeeld. Door het gebruik van dit principe is minder verharding nodig waardoor meer groen behouden blijft. Daarnaast is voor de tweede fase het herstellen van de oorspronkelijke relatie met het naastgelegen Proosdijpark uitgangspunt. Nieuw parkgroen wordt binnen het plangebied aansluitend aan het park voorzien.



Optie 2
In deze variant worden door middel van verschillende kleuren klinkers loopzones aangeduid in het tapijt. Hierbij kunnen de parkeerplaatsen een eigen kleur krijgen ofwel opgewerkt worden met gras.



Optie 3 met patroon en loopzone om verblijfsgebied aan te duiden
In deze variant is de loopzone expressiever vormgegeven waardoor automobilisten langzamer zullen rijden.



Loevestein Ede LOOS & NUIJT

3 Inspraak en overleg

3.1 Burgerparticipatie

Voor het project hebben we op 3 juli 2019 een eerste informatiebijeenkomst gehouden ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling te Loevestein.

Op dit moment stond het project nog helemaal aan de voorkant van het proces. Vanuit de gemeente Ede was er nog geen inhoudelijke richting bepaald. Op deze avond zijn de toenmalige ideeën van herontwikkeling en of tijdelijke invullen besproken. Gesprekken die op deze avond gevoerd zijn, zijn betrokken bij de uitwerking en beoordeling van de verschillende plannen. Op deze avond zijn de toenmalige plannen toegelicht en is de mening van de omgeving opgehaald. Het doel van de dialoog was om de omgeving op tijd te informeren en te inventariseren waar rekening mee gehouden kon worden bij de verdere planuitwerking.

De tweede informatiebijeenkomst was op 2 juli 2020.

Na de eerste avond zijn de plannen voor de ontwikkeling uitgewerkt in vier verschillende varianten. Drie varianten betroffen een gehele herontwikkeling, één betrof een transformatie van de gebouwen incl. een nieuwbouw appartementen complex aan de zuidzijde (bij het park). Tijdens deze avond is de omgeving meegenomen d.m.v. een looproute (met in acht neming van de vigerende corona maatregelen) langs de verschillende varianten. Hierbij is uitleg gegeven over de varianten en de verschillen en is het gesprek gevoerd waar wenselijk, om de mening van de omgeving op te halen en tot een voorkeursvariant vanuit de omgeving te komen. Hieruit kwam duidelijk een voorkeur voor de transformatie variant naar voren.

Daarna is de planontwikkeling verder uitgewerkt op de transformatie en is het project in twee fases opgedeeld. Eerst zal de transformatie ten behoeve van sociale woningbouw gerealiseerd worden (fase 1) en daarna zal de planuitwerking voor de nieuwbouw plaatsvinden (fase 2).

In juli 2021 wordt weer een informatiebijeenkomst georganiseerd om de bewoners mee te nemen in het doorlopen proces van het afgelopen jaar en de status en planning van het project. Hierin zal de focus liggen op de transformatie van de gebouwen, en de tijdelijke bouw - in en uitrit.