

Bestemmingsplan - TOELICHTING

Ede, Stationsweg 124a

Gemeente Ede



kubiek

A Kerkewijk 156
3904 JJ Veenendaal
T 0318 – 505 637
E info@kubiek.nu

WWW.KUBIEK.NU

Bestemmingsplan - TOELICHTING

Ede, Stationsweg 124a

Gemeente Ede

PLANGEGEVENS

IDN

Projectnummer

Titel

Projectleider

Auteur

DETAILS

NL.IMRO.0228.BP2023MAAW0002-0301

Ede, Stationsweg 124a

STATUS

Concept

Voorontwerp

Ontwerp

Vastgesteld

DATUM

Inhoudsopgave

TOELICHTING	6
Hoofdstuk 1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	6
1.3 Vigerende planologische situatie	6
1.4 Opzet bestemmingsplan en toelichting	7
Hoofdstuk 2 Planbeschrijving	9
2.1 Huidige situatie	9
2.1.1 Locatie	9
2.1.2 Omgeving	9
2.2 Toekomstige situatie	9
2.2.1 Planvoornemen	9
2.2.2 Stedenbouwkundige opzet	10
2.3 Stedenbouwkundige visie	11
Hoofdstuk 3 Beleidskader	13
3.1 Rijksbeleid	13
3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	13
3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	13
3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking	14
3.2 Provinciaal beleid en regionaal beleid	15
3.2.1 Omgevingsvisie 'Gaaf Gelderland'	15
3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening	16
3.2.3 Regionale Woonagenda 2.0/woningbouwafspraken Regio Food Valley	16
3.3 Gemeentelijk beleid	17
3.3.1 Omgevingsvisie Ede 2040	17
3.3.2 Woonvisie	19
3.3.3 Koersnota Mobiliteit	19
Hoofdstuk 4 Onderzoek en randvoorwaarden	21
4.1 Trillingen	21
4.1.1 Beleid en richtlijnen	21
4.1.2 Beschouwing plansituatie	22
4.1.3 Conclusie	24
4.2 Flora en fauna	24
4.2.1 Wettelijk kader	24
4.2.2 Gebiedsbescherming	25

4.2.3	Soortenbescherming	25
4.2.4	Conclusie	26
4.3	Groenbeleid	27
4.3.1	Bomen	27
4.3.2	Groen	27
4.3.3	Onderzoek en randvoorwaarden	27
4.4	Bodemkwaliteit	28
4.4.1	Wettelijk kader	28
4.4.2	Resultaten onderzoek	28
4.4.3	Conclusie	28
4.5	Archeologie	29
4.5.1	Wettelijk kader	29
4.5.2	Onderzoek	29
4.5.3	Conclusie	29
4.6	Cultuurhistorie	29
4.6.1	Beleidskader	29
4.6.2	Keetmolen	30
4.6.3	Historische analyse stationsgebied	32
4.6.4	Conclusie	34
4.7	Luchtkwaliteit	34
4.7.1	Wettelijk kader	34
4.7.2	Gemeentelijk beleid	35
4.7.3	Beoordeling	35
4.7.4	Conclusie	35
4.8	Parkeren en verkeer	36
4.8.1	Parkeren	36
4.8.2	Verkeer	37
4.8.3	Conclusie	37
4.9	Geluidhinder	37
4.9.1	Wettelijk kader	37
4.9.2	Resultaten onderzoek	38
4.9.3	Conclusie	39
4.10	Bedrijven en milieuzonering	39
4.10.1	Wettelijk kader	39
4.10.2	Beoordeling	40
4.10.3	Conclusie	40
4.11	Externe veiligheid	41
4.11.1	Wettelijk kader	41
4.11.2	beoordeling	42
4.11.3	Conclusie	44
4.12	Kabels en leidingen	44
4.13	Water	44
4.13.1	Inleiding	44
4.13.2	Beleidskader	44
4.13.3	Watertoets	46
4.13.4	Conclusie	47

4.14	Duurzaamheid	47
4.14.1	Duurzame leefomgeving	47
4.14.2	Klimaatbestendigheid	47
4.14.3	Klimaatadaptatie	47
4.14.4	Energietransitie	48
4.14.5	Conclusie	49
4.15	M.e.r.-beoordeling	49
4.15.1	Wettelijk kader	49
4.15.2	Conclusie vormvrije m.e.r.-beoordeling	49
Hoofdstuk 5	Juridische planbeschrijving	50
5.1	Inleiding	50
5.2	Inleidende regels	50
5.2.1	Begrippen	50
5.2.2	Wijze van meten	50
5.3	Bestemmingsregels	51
5.3.1	Opbouw bestemmingen	51
5.3.2	Bestemmingen	51
5.4	Algemene regels	52
5.4.1	Anti-dubbeltelregel	52
5.4.2	Overige algemene regels	52
5.5	Overgangs- en slotregels	52
5.5.1	Overgangsregel	52
5.5.2	Slotregel	52
Hoofdstuk 6	Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	53
6.1	Economische uitvoerbaarheid	53
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	53
6.2.1	Overleg met omwonenden	53
6.2.2	Vooroverleg	54
6.2.3	Zienswijzen	54
Hoofdstuk 7	Handhaving	55
7.1	Algemeen	55
7.2	Handhavingsprocedure	55

Bijlagen bij toelichting

Bijlage 1	Beeldkwaliteitplan
Bijlage 2	Quickscan flora & fauna
Bijlage 3	Afdoend onderzoek
Bijlage 4	Stikstofdepositieberekening

Bijlage 5	bijlagen bij stikstofdepositieberekening
Bijlage 6	Bomenkaart
Bijlage 7	Bodemonderzoek
Bijlage 8	Archeologisch bureauonderzoek
Bijlage 9	Molenbiotooponderzoek
Bijlage 10	Addendum Molenbiotooponderzoek
Bijlage 11	Akoestisch onderzoek
Bijlage 12	Onderzoek externe veiligheid
Bijlage 13	Watertoets
Bijlage 14	waterberekening
Bijlage 15	vormvrije m.e.r. beoordeling
Bijlage 16	Nota van Zienswijzen
Bijlage 17	Nota van Wijzigingen

TOELICHTING

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Initiatiefnemer wil de voormalige bedrijfspanden aan de Ariënsweg/Stationsweg 124a in Ede transformeren naar wonen. De bestaande panden zullen gesloopt worden en daarvoor in de plaats komt een nieuwbouw appartementencomplex ten behoeve van 37 appartementen.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen aan de Ariënsweg in Ede. De locatie ligt in de bebouwde kom vlak naast het station Ede-Wageningen. De planlocatie is gelegen op delen van de percelen die kadastraal bekend staan als gemeente Ede, sectie D, percelen 4321, 7258, 7259 en 7260. In de onderstaande figuur is de ligging van het plangebied weergegeven.



Luchtfoto met globale ligging plangebied (bron: Google Maps)

1.3 Vigerende planologische situatie

Het plangebied ligt binnen de begrenzing van het bestemmingsplan 'Maanderweg e.o.'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de raad van de gemeente Ede op 6 juni 2013.

In het bestemmingsplan kent het plangebied de enkelbestemming 'Bedrijf'. En geldt de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1'. Tevens valt alle huidige bebouwing binnen de grenzen van een in het gebied gesitueerd bouwvlak.



Uitsnede bestemmingsplan (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

De voor 'bedrijf' aangewezen gronden zijn bestemd voor bedrijven onder de categorieën A en B. Het bouwvlak mag volledig worden bebouwd, met een maximum bouwhoogte van 7 meter.

Conclusie

Onderhavig initiatief is in strijd met het bestemmingsplan 'Maanderweg e.o.', omdat er binnen de bedrijfsbestemming geen woningbouw mogelijk is. Door middel van voorliggend bestemmingsplan wordt het juridisch kader gecreëerd waardoor op deze locatie een appartementsgebouw ten behoeve van 37 woningen gerealiseerd kan worden.

1.4 Opzet bestemmingsplan en toelichting

Het bestemmingsplan 'Ede, Stationsweg 124a' bestaat uit de volgende stukken:

- toelichting;
- verbeelding;
- planregels.

De toelichting is niet juridisch bindend, maar vormt een belangrijk onderdeel van het bestemmingsplan. De toelichting geeft aan wat de beweegredenen en achtergronden zijn die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot heeft de toelichting als doel om het bestemmingsplan te begrijpen en de regels op een correcte manier na te leven.

De verbeelding en de planregels vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan en kunnen enkel in samenhang met elkaar 'gelezen' worden.

Op de verbeelding zijn de bestemmingen van de in het plangebied begrepen gronden en opstallen aangegeven. Aan deze bestemmingen zijn regels en bepalingen gekoppeld om de uitgangspunten van het plan zeker te stellen.

De toelichting is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 staat stil bij de huidige en toekomstige situatie van het plangebied;
- in Hoofdstuk 3 is een beknopt overzicht opgenomen van de belangrijkste beleidsvisies van de verschillende overheden die relevant zijn voor het plangebied;
- de gevolgen of effecten op de planologische- en milieutechnische aspecten worden in

Hoofdstuk 4 beschreven;

- in Hoofdstuk 5 wordt aandacht besteed aan de juridische planopzet ;
- Hoofdstuk 6 gaat in op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid;
- Hoofdstuk 7 besteed aandacht aan de de handhaving.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

2.1.1 Locatie

In de huidige situatie bestaat de Ariënsweg 1 uit een voormalig garagebedrijf. Het pand staat nu leeg en wacht op een herontwikkeling. De locatie ligt nabij het station en het centrum van Ede, aan de rand van de Veluwezoom. Het is gelegen aan de Ariënsweg 1 op de hoek met de Stationsweg. De Ariënsweg is een woonstraat en de Stationsweg is nu nog de ontsluitingsweg voor het Station Ede-Wageningen. De Stationsweg grenst direct aan het Noordplein. Het Noordplein biedt hoofdzakelijk plaats aan parkeren voor auto's, fietsen en het busstation voor het nabijgelegen station Ede-Wageningen.

2.1.2 Omgeving

Ten Westen van het plangebied ligt het Noordplein. In verband met de verplaatsing van het station Ede-Wageningen naar de andere zijde van de Klinkenbergerweg, zijn er voor het Noordplein plannen voor transformatie naar een autoluw groen plein met woningbouw. In combinatie met publieke functies en een fietsenstalling ter hoogte van een perronopgang in de zuidoosthoek die het nieuwe station vanaf het Noordplein bereikbaar maakt. De ontwikkeling van de voormalige Kirpesteinlocatie ten westen van het Noordplein loopt vooruit op de verdere ontwikkeling van het Noordplein.

Ten noorden van de Ariënsweg ligt de historische Keetmolen, een achtkante stenen beltmolen. De molen is oorspronkelijk gebouwd als houten stellingmolen in 1858(-1860. Na de brand in 1865 is de molen vanaf de achtkante stenen onderbouw weer opgebouwd, maar nu geheel in steen. En in plaats van een stelling werd rond de onderbouw een belt aangelegd. De aanwezigheid van deze molen is zeer bepalend voor de vormgeving van het plangebied en de rest van het nieuwe Noordplein.

Ten zuiden van het plangebied ligt het appartementengebouw 'De Witte Hinde met direct daarachter het Witte Hindepark.

Ten westen van het plangebied ligt een gebied met geschakelde en vrijstaande woningen uit de 80'er jaren in een woonerf structuur.

2.2 Toekomstige situatie

2.2.1 Planvoornemen

Aan de Ariënsweg worden de bestaande opstallen gesloopt om plaats te maken voor een nieuwbouw appartementencomplex met 37 woningen. Het gebouw begint laag met 1 bouwlaag en loopt richting de Stationsweg op met steeds een bouwlaag erbij, tot het maximum van 4 bouwlagen bereikt is. Met deze opbouw wordt ook rekening gehouden met de windvang van de Keetmolen ten noorden van het plangebied. Aan de zuidkant van het perceel, achter het pand gezien vanaf de Ariënsweg worden de bergingen gerealiseerd. Aan deze zijde worden ook de parkeerplaatsen gesitueerd.

De ambitie is om alle woningen in het plan als sociale huurwoning in te zetten. Hierover is reeds een overeenstemming bereikt met Woonstede. Onderstaand is een impressie weergegeven van de nieuwbouw.



Figuur: plattegrond van de nieuwbouw voornemen.

2.2.2 Stedenbouwkundige opzet

Het nieuwe plan beoogt een evenwichtige inpassing van een woongebouw in een bestaande omgeving met veel groen. Hierbij zijn drie uitgangspunten essentieel. Ten eerste dient de massa van de nieuwbouw zich te voegen naar de molenbiotoop. Ten tweede dient de massa zich te voegen in het bestaande stedelijk weefsel. Tenslotte zal de bestaande groenstructuur zoveel mogelijk behouden worden of versterkt. Door het ontwerp een groene inpassing te geven kunnen de bestaande verbindingen tussen de groene ruimtes versterkt worden. Ook wordt rekening gehouden met de schaal van de omgeving. Door met een menselijk maat te werken ontstaat een prettige woonomgeving voor toekomstige bewoners en een aantrekkelijke openbare ruimte voor de bestaande bewoners. Om een passende uitvoering van het plan te borgen is een Beeldkwaliteitplan opgesteld (Bijlage 1)

Buitenruimte

Het parkeren zal volledig op eigen terrein worden opgelost. Deze parkeerplaatsen worden met waterdoorlatende verharding aangelegd en zijn gelegen achter een groene haag, zodat deze vanaf de weg groen ingepast zijn.

De tuin zal richting elke weg een passende groene invulling krijgen die past bij het karakter van de weg. Richting de Stationsweg wordt de tuin met lage groene en insectvriendelijke struiken ingericht en krijgt de entree een heldere ruimte met hoogwaardige klinkerverharding. Aan de Ariensweg wordt een verhoogde geveltuin aangelgd voor een zachte overgang tussen de publieke en private ruimte. Richting het Witte Hindepark wordt de bestaande groene haag behouden en waar mogelijk versterkt op het eigen terrein. Dit zorgt voor een groene verbinding tussen het park en de groene zone rondom de Keetmolen.

Bebouwing omgeving

De bebouwing aan de Stationsweg wordt gekenmerkt door vrijstaande karakteristieke panden met

representatieve voor- en zijgevels die met ruime groene (voor) erven georiënteerd zijn op de Stationsweg. Waarbij de materialisering vaak baksteen als hoofdmateriaal heeft. De bebouwing langs de Stationsweg tussen de Prins Bernhardlaan en het station bestaat uit diverse bouwstijlen uit verschillende tijdsperiodes. Qua architectuur springt de rk. Anthoniuskerk de oorspronkelijke villabebouwing aan de Stationsweg in het oog. Net als de ontwikkeling aan het Noordplein zijn ook langs deze straat diverse initiatieven tot herontwikkeling.

Molenbiotoop

In een studie van EAG monuments zijn op basis van de huidige molenbiotoop diverse varianten berekend voor bebouwing in het plangebied. In overleg met gemeente en verschillende stakeholders is toegewerkt naar een plan dat vanuit stedenbouwkundig, programmatisch en cultuurhistorisch oogpunt haalbaar is.

Gebouw

Vertrekpunt is een woongebouw met een moderne interpretatie van klassieke ontwerpthema's die terugkomen in de Stationsweg. In de structuur en uitstraling is er aandacht voor de menselijke maat. Door geleiding in de gevel en variatie in hoogte en raamvormen ontstaat een aantrekkelijk beeld. Schaal en maat voegen zich binnen het gebied, en vormen een overgang tussen de stedelijkheid van het Noordplein en het dorpse karakter van het achterliggende woonerf. De uitkragende balkons versterken de uitstraling als woongebouw en de plasticiteit van de gevel.

Het voorgestelde volume volgt deze trend door van vier bouwlagen aan de Stationsweg af te bouwen tot één bouwlaag aan het Witte Hindepark. Eén bouwlaag is lager dan de omgeving. Dit wordt ingegeven door de molenbiotoop.

Door de verschillende karakters van de aanliggende straten zal in de architectuur hierbij aansluiting gevonden moeten worden. Daarbij dient door een door een zekere informele de uitstraling van een woongebouw bereikt te worden. Door de afbouw in hoogte van vier naar één laag bouwt het gebouw op een natuurlijke wijze af van stedelijk naar dorps. Als gevolg daarvan is een groot verschil in architectuur tussen de verschillende gevels niet noodzakelijk. Daardoor kan worden ingezet op samenhang binnen de variatie die het inspelen op de directe omgeving vraagt. Het binnengebied heeft een heldere eenvoudige vormgeving. Hier wordt ingezet op een informele en groene uitstraling. Belangrijk hier is het goed vormgeven van de overgang tussen privé en semi-openbaar.

Materiaal en detaillering

Het gebouw zal voornamelijk bestaan uit een goede kwaliteit baksteen. Door een hoogwaardige detaillering ontstaat een onderhoudsarm en daarom duurzaam woongebouw. Elementen in het metselwerk als een bijzondere plint en een gedetailleerde dakrand geven verfijning aan het gebouw. Subtiële verschuivingen in plaatsing en grootte van raamopeningen verzachten de strengheid en versterken de uitstraling als woongebouw.

2.3 Stedenbouwkundige visie

Randvoorwaarden programmatisch, stedenbouwkundig en landschappelijk.

Voor het beeldkwaliteitsplan zijn drie uitgangspunten essentieel. Ten eerste dient de massa van de nieuwbouw zich te voegen naar de molenbiotoop. Ten tweede dient de massa zich te voegen in het bestaande stedelijk weefsel. Tenslotte zal de bestaande groenstructuur zoveel mogelijk behouden worden of versterkt.

Ordenende gebouwen

De bebouwing aan de Stationsweg wordt gekenmerkt door vrijstaande karakteristieke panden met representatieve voor- en zijgevels die met ruime groene (voor) erven georiënteerd zijn op de Stationsweg. Waarbij de materialisering vaak baksteen als hoofdmateriaal heeft.

De bebouwing langs de Stationsweg tussen de Prins Bernhardlaan en het station bestaat uit diverse bouwstijlen uit verschillende tijdsperioden. Qua architectuur springt de rk. Anthoniuskerk de oorspronkelijke villabebouwing aan de Stationsweg in het oog. Net als de ontwikkeling aan het Noordplein zijn ook langs deze straat diverse initiatieven tot herontwikkeling.

Positie

Het plangebied ligt op de hoek van de Stationsweg met de Ariënsweg. In het nieuwe plan Noordplein komen op dit punt veel richtingen samen. Er loopt een fietsroute voor het gebouw, de auto's buigen af richting Ariënsweg. En ook de nieuwe fietsverbinding vanaf het WFC terrein takt op dit punt aan op de Stationsweg.

De as van de fietsroute en -brug vanaf het Kazerneterrein bied zicht op de oostgevel van de bebouwing op de locatie Kirpestein. Dit vraagt om een levendige en representatieve gevel. Kernwoorden zijn hier afwisseling, geleding en zorgvuldige uitwerking.

Schaal

In het gebied is een redelijk grote variatie in maat en schaal. Aan de Stationsweg varieert het van twee lagen met kap tot zes lagen bij gebouw De Witte Hinde. Aan de Ariënsweg bouwt de hoogte af tot één a twee lagen met kap. Het voorgestelde volume volgt deze trend door van vier lagen aan de Stationsweg af te bouwen tot één laag aan het Witte Hindepark. Eén laag is lager dan de omgeving. Dit wordt ingegeven door de molenbiotoop.

In het plan zijn tevens eisen gesteld aan de beeldkwaliteit (Bijlage 1).

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld als rijksstructuurvisie. De NOVI vervangt onder andere de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De NOVI is de langetermijnvisie voor een duurzame fysieke leefomgeving in Nederland.

Nederland staat voor een aantal urgente maatschappelijke opgaven, die zowel lokaal als regionaal, nationaal en internationaal spelen. Grote en complexe opgaven zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw zullen Nederland flink veranderen. Nederland heeft een lange traditie van zich aanpassen. Deze opgaven worden benut om vooruit te komen en tegelijkertijd het mooie van Nederland te behouden voor de generaties na ons. De NOVI biedt een perspectief om deze grote opgaven aan te pakken, om samen Nederland mooier en sterker te maken en daarbij voort te bouwen op het bestaande landschap en de (historische) steden. Omgevingskwaliteit is het kernbegrip: dat wil zeggen ruimtelijke kwaliteit én milieukwaliteit. Met inachtneming van maatschappelijke waarden en inhoudelijke normen voor bijvoorbeeld gezondheid, veiligheid en milieu. In dat samenspel van normen, waarden en collectieve ambities, stuurt de NOVI op samenwerking tussen alle betrokken partijen.

De NOVI heeft de maatschappelijke opgaven samengevat in 4 prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptie en energietransitie;
2. Duurzaam economisch groeipotentieel;
3. Sterke en gezonde steden en regio's;
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Onder deze prioriteiten hangen 21 nationale belangen die het lokale, regionale en provinciale niveau overstijgen. Deze belangen hebben onder andere betrekking op het realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit, zorgt dragen voor een woningvoorraad die aansluit op woonbehoeften, het beperken van klimaatverandering, et cetera. De verantwoordelijkheid van het omgevingsbeleid ligt voor een groot deel bij provincies, gemeenten en waterschappen, waardoor inhoudelijke keuzes in veel gevallen ook het beste regionaal kunnen worden gemaakt. Met de NOVI wordt het proces in gang gezet waarmee de keuzes voor de leefomgeving sneller en beter gemaakt kunnen worden.

Conclusie

Onderhavig initiatief betreft een ontwikkeling van beperkte omvang zonder strijdigheid met rijksbelangen. De ontwikkeling is passend binnen de NOVI.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Gemeenten moeten bij het vaststellen van bestemmingsplannen, wijzigingsplannen of uitwerkingsplannen rekening houden met het Barro. Doel van het Barro is bepaalde onderwerpen uit het nationale beleid te verwezenlijken. In het Barro worden een aantal projecten opgesomd die een groot Rijksbelang hebben. Per project worden regels gegeven, waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. De regels zijn een uitwerking van de onderwerpen uit het nationale beleid.

In het Barro zijn veertien onderwerpen met bijzonder rijksbelang beschreven:

- Rijksvaarwegen;
- Project mainportontwikkeling Rotterdam;
- Kustfundament;
- Grote rivieren;

- Waddenzee en waddengebied;
- Defensie;
- Hoofdvaarwegen en landelijke spoorwegen;
- Elektriciteitsvoorziening;
- Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Natuurnetwerk Nederland;
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden;
- Ruimtereservering parallelle Kaagbaan.

Conclusie

Het initiatief valt niet onder een van de projecten uit het Barro. Door de gewenste ontwikkeling zal geen nationaal belang worden geschaad.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Het nationale beleid vraagt om een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Dit moet met behulp van de ladder voor duurzame verstedelijking worden onderbouwd. Deze verplichte toetsing is vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Barro verwijst naar het Bro; geformuleerd is dat deze toetsing een procesvereiste is bij alle nieuwe ruimtelijke besluiten en plannen ten aanzien van bijvoorbeeld kantoorlocaties en woningbouwlocaties. Gemotiveerd dient te worden hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt ten aanzien van het ruimtegebruik. De kernbepaling van de Ladder, artikel 3.1.6 lid 2 Bro, luidt:

‘De toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. Indien blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien, bevat de toelichting een motivering daarvan en een beschrijving van de mogelijkheid om in die behoefte te voorzien op de gekozen locatie buiten het bestaand stedelijk gebied.’

Om dit te onderbouwen dienen de volgende stappen te worden doorlopen:

1. er dient een beoordeling plaats te vinden door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een behoefte;
2. indien er een vraag is aangetoond, dient een beoordeling plaats te vinden door betrokken overheden of de ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten. Indien het bestemmingsplan de ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, is een motivering benodigd waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Stedelijke ontwikkeling

Om aan deze verplichting uit het Bro te kunnen voldoen dient allereerst te worden nagegaan of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling.

In het Bro is het begrip stedelijke ontwikkeling als volgt vastgelegd:

‘ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.’

Uit jurisprudentie blijkt dat er in beginsel sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling vanaf de realisatie van 12 woningen. Onderhavig initiatief betreft de bouw van 37 appartementen waardoor het doorlopen van de laddertoets noodzakelijk wordt geacht.

Behoefte

Voor Ede is in de provinciale afspraken (Regionale Woonagenda 2.0) een bandbreedte opgenomen voor de periode 2017 - 2027 van circa 4.500 - 5.500 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.

Ook voor de periode tot 2040 wordt volgens de meest recente prognoses een sterke groei van huishoudens verwacht. In het kader van de verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Food Valley is er een woningbouwprognose opgesteld waaruit blijkt dat er in het hele gebied ruimte moet komen voor 100.000 woningen. Voor het deel FoodValley gaat het om ruimte voor 40.000 woningen en voor de gemeente Ede om ruimte voor 15.000 woningen, waarvan een groot deel in Ede Stad zal worden gerealiseerd (tot 2040).

De realisatie van de 37 appartementen sluit aan bij deze woningbouwopgave. Het plan valt daarmee onder het gemeentelijk woningbouwprogramma/ Integraal Portefeuillemanagement Woningbouw (IPW). Het woningbouwprogramma maakt op haar beurt weer onderdeel uit van de regionale afspraken zoals opgenomen in de Regionale Woonagenda 2.0 (2018-2021) die begin 2018 is vastgesteld en de opvolger daarvan (Regionaal Actieprogramma Wonen 2021-2024) en is als zodanig afgestemd op provinciaal niveau.

Binnen bestaand stedelijk gebied

De realisatie van de appartementen wordt binnen bestaand stedelijk gebied uitgevoerd. Met onderhavig initiatief wordt de huidige bebouwing verwijderd, en hiervoor in de plaats wordt een nieuw woongebouw gerealiseerd. De omgeving is aan te merken als een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing voor wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca en is hiermee bestaand stedelijk gebied.

Conclusie

De appartementen worden gerealiseerd binnen bestaand stedelijk gebied, waarbij tevens de behoefte aan nieuwe woningen binnen de gemeente Ede aanwezig is voor de toekomst/ lange termijn.

3.2 Provinciaal beleid en regionaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie 'Gaaf Gelderland'

Op 19 december 2018 hebben de Provinciale Staten van Gelderland de Omgevingsvisie 'Gaaf Gelderland' vastgesteld. Het woord 'gaaf' heeft twee betekenissen. Gaaf betekent mooi, en gaat over wat - historisch en landschappelijk gezien - heel mooi en ongeschonden is. Gaaf verwijst ook naar wat nieuw en vernieuwend is; aantrekkelijk voor nieuwe generaties. Het ontwikkelen waard. Beide kanten zijn van toepassing op Gelderland en onlosmakelijk verbonden met de Gelderlanders. Beide aspecten zijn dan ook opgenomen in de Gelderse Omgevingsvisie. Een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland staat bij de verschillende provinciale uitdagingen centraal. De focus ligt op duurzaamheid, verbondenheid en een economisch krachtig Gelderland. Met behulp van zeven ambities op het terrein van energietransitie, klimaatadaptie, circulaire economie, biodiversiteit, bereikbaarheid, economisch vestigingsklimaat en op het woon- en leefklimaat, wordt richting gegeven aan de focuspunten.

De ambities op het gebied van woon- en leefomgeving zijn in een aparte paragraaf toegelicht. Om Gelderland voor mensen en bedrijven aantrekkelijk te houden is de kwaliteit van de leefomgeving van groot belang. Bovendien draagt een goede kwaliteit van de leefomgeving bij aan de gezondheid. Goed wonen hoort daarbij. Gelderland heeft op woongebied een bijzondere positie met uiteenlopende woonkwaliteiten, zowel stedelijke als landelijke. De Gelderse streken hebben ieder hun eigen aard, waar mensen zich thuis en verbonden met elkaar voelen. Er wordt geïnvesteerd in een vitaal platteland. Bouwen binnen bestaand verstedelijkt gebied is het uitgangspunt. Het liefst wordt er getransformeerd, maar als het nodig is wordt uitbreiding aan de rand van steden of dorpen toegestaan.

Woonwensen veranderen door de tijd en met de leeftijd. De dynamiek op de woningmarkt is groot, ook als gevolg van ontwikkelingen in de Randstad. Het grootste deel van de woningen die in 2050 in

Gelderland nodig zijn, staat er al. Deze moeten worden verduurzaamd, en bij nieuwe woningen wordt duurzaamheid meteen toegepast. Om tot voldoende aanbod te komen gaat de provincie in gesprek met de Gelderse regio's, en worden regionale afspraken gemaakt over een goede balans tussen de vraag en het aanbod van woningen.

Conclusie

De gewenste ontwikkeling past binnen de Omgevingsvisie van de provincie Gelderland. De nieuwbouw van het appartementencomplex sluit aan bij de transformatie van het plangebied. Het stationsgebied in de omgeving wordt of is al herontwikkeld, waardoor het gehele gebied een betere woon- en leefomgeving zal zijn.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

Bij de Omgevingsvisie is een omgevingsverordening opgenomen. Deze voorziet niet in nieuw beleid, en is daarmee beleidsneutraal. De inzet van de verordening als juridisch instrument om de doorwerking van het provinciaal beleid af te dwingen is om provinciale belangen veilig te stellen of om uitvoering te geven aan wettelijke verplichtingen. Op 21-12-2022 is Actualisatieplan 8 van de Omgevingsverordening vastgesteld.

De projectlocatie valt binnen de Omgevingsverordening binnen de grenzen van een gebied waar een tijdelijk verbod van uitbreiding van bestaande glastuinbouw, en een tijdelijk verbod op hervestiging van glastuinbouw geldt. Gezien de stedelijke locatie van de Stationsweg 124a, is het thema omtrent glastuinbouw verder niet relevant voor de ontwikkeling.

Daarnaast valt de projectlocatie binnen de grenzen van de molenbiotoop. Hier wordt nader op ingegaan in paragraaf 4.6.

Klimaatadaptatie

Vanuit de provincie Gelderland dient er rekening gehouden te worden met vier thema's rondom klimaatadaptatie: waterveiligheid, wateroverlast, hitte en droogte. In het voorgenomen plan wordt op diverse manieren rekening gehouden met bovenstaande risico's. Ten behoeve van de risico's omtrent wateroverlast is reeds een digitale watertoets uitgevoerd, zie hiervoor paragraaf 4.13. Op de overige onderwerpen wordt nader in gegaan in paragraaf 4.14.

Conclusie

De ontwikkeling past binnen de opgestelde Omgevingsverordening van de provincie Gelderland gezien er geen sprake is van glastuinbouw, er voldoende windvang blijft voor de molen, ook vanuit klimaatadaptatie bestaan er geen bezwaren tegen het plan.

3.2.3 Regionale Woonagenda 2.0/woningbouwafspraken Regio Food Valley

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

In het kader van de verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Food Valley is er een

woningbouwprognose opgesteld waaruit blijkt dat er in het hele gebied ruimte moet komen voor 100.000 woningen. Voor het deel FoodValley gaat het om de ruimte voor 40.000 woningen en voor de gemeente Ede om ruimte voor 15.000 woningen. De ontwikkeling aan de Ariënsweg sluit aan bij deze behoefte binnen de gemeente.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Ede 2040

Op 12 mei 2022 heeft de raad van de gemeente Ede de Omgevingsvisie Ede 2040 'Dierbaar, Duurzaam en Dynamisch' vastgesteld. In de Omgevingsvisie beschrijft de gemeente Ede de toekomst voor de leefomgeving van de gemeente voor de periode tot 2040. De volgende drie sleutelbegrippen staan hierin centraal:

- Dierbaar: omdat het gaat om leefbaarheid en samenleven. Ede is krachtig in haar sociale verbanden en gemeenschapszin.
- Duurzaam: omdat het gaat om de kwaliteit van de leefomgeving. We willen duurzaam omgaan met onze leefomgeving.
- Dynamisch: omdat het gaat om een stevige economische ontwikkeling met kansen voor iedereen en levendigheid.

Vanuit deze drie begrippen is de toekomstvisie geschetst voor de gemeente Ede richting 2040. De toekomstvisie is uitgewerkt in vijf strategische keuzes:

1. Leven in gezonde wijken, dorpen en buurtschappen

Sociaal en gezond:

- Voorzieningen toegankelijk en dichtbij met focus op bestaande centra (o.a. winkels, welzijn, sport, zorg, onderwijs en cultuur)
- Productie en aanbod van gezond en lokaal voedsel stimuleren
- Stimuleren ontmoeting
- Beweegvriendelijke en schone leefomgeving, die uitnodigt tot gezond gedrag
- Verbetering van de milieukwaliteit (in het bijzonder luchtkwaliteit met 50% gezondheidswinst in 2030)

Wonen

- Gevarieerd woonprogramma gericht op behoefte en doorstroming
- Dorpen bouwen voor eigen behoefte en behoud van voorzieningen
- Aan zuidkant van Foodvalley bouwen voor de (boven)regionale behoefte

2. Duurzame mobiliteit en energie

Duurzame mobiliteit

- In dorpen en wijken accent op lopen, fietsen via aantrekkelijke netwerken
- Auto doet stapje terug in Ede-stad voor kwaliteit openbare ruimte
- Krachtig OV op hoofdroutes (richting Wageningen, Arnhem, Utrecht en Amersfoort)
- Verdichten bij OV-knopen en voorzieningencentra
- Nieuw station Ede-west, goed voor wonen en werken (transformatie)
- Oversteekbaarheid grote (spoor)wegen verbeteren

Duurzame energie

- 70% duurzame energie in 2040, energieneutraal in 2050
- Ruimte maken voor kleinschalig opwekken (zon, wind en andere)
- Energiecorridors langs snelwegen A12/A30 en op bedrijfsterreinen
- Werk maken van energie-infrastructuur (laden, opslaan, transport)

3. De natuur als basis en de Veluwe centraal

Natuurlijke systemen als basis

- Natuur is leidend, dus natuurinclusief, klimaatrobust, circulair handelen
- In wijken en dorpen bouwen in meer lagen om groen te behouden en toe te voegen
- Werken aan robuuste groen- en waterstructuren voor biodiversiteit/klimaatadaptatie
- Kiezen voor natuurinclusieve circulaire landbouw

Zonering

- Veluwe op 1 met zonering en herkenbare poorten (o.a. station Ede-Wageningen, Otterlo en Ginkelse hei)
 - Het Binnenveld is de groene long van de zuidkant van Foodvalley en Ede
 - Een overgangsgebied van 1 tot 1,5 km van Veluwe naar Vallei
4. Werk maken van Foodvalley
- Ede kiest voor food en innovatie (KenniAs, agrarische proeftuin en vestigingsklimaat, 1 á 2% extra banen per jaar).
 - KenniAs doorontwikkelen met hoogwaardige complementaire woon-werkgebieden.
 - (Boven)stedelijke voorzieningen in Ede-centrum en WFC/station.
 - Ruimte voor bedrijvenclusters langs de A30 en A12.

5. Compacte groei vanuit eigenheid van Ede

Compacte groei

- Meervoudig ruimtegebruik is het uitgangspunt.
- Compacte groei en een Ede-stad met hoogbouw.
- Anticiperen op toekomstige (technologische) ontwikkelingen.
- Verdichten heeft prioriteit, daarnaast verkennen van drie zoekgebieden: KernhemNoord (uitbreidingsgebied), De Klomp-Ederveen, KenniAs Ede-Wageningen.
- Balans in groei van wonen (11.000-15.000 woningen) en werken (90-110 ha)
- Ontwikkelingen sluiten aan op plaatselijke bereikbaarheid lopend, per fiets, auto of OV

Eigenheid

- Maak Ede-stad, de dorpen en het buitengebied meer onderscheidend met een ruimtelijk raamwerk.
- Het kenmerkende Edese landschap leesbaar houden en versterken.
- Rijke geschiedenis en cultureel erfgoed koesteren.

De vijf strategische keuzes geven richting aan de ontwikkeling van gemeente Ede.

Planspecifiek

De beoogde transformatie past binnen de omgevingsvisie van de gemeente Ede. Het plan draagt bij aan een gevarieerde woonomgeving door het toevoegen van sociale en betaalbare huurwoningen. En door woningen te bouwen dicht bij het station kunnen toekomstige bewoners makkelijk gebruik maken van duurzame mobiliteit, ook zal er natuurinclusief gebouwd worden door te voldoen aan het puntensysteem voor natuurinclusief bouwen. Ook de compacte groei sluit hierop aan. Verdichten heeft de prioriteit en de ligging nabij het station maakt het makkelijker om gebruik te maken van de duurzame mobiliteit voor de toekomstige gebruikers. Onderhavig initiatief maakt het mogelijk om binnenstedelijk gebied te transformeren en een nieuwe functie te geven. Tevens is hierbij sprake van een gevarieerd woonprogramma afgestemd op de specifieke vraag binnen de stad.

Het onderdeel 'werk maken van van de Foodvalley' is niet relevant voor dit plan.

3.3.2 Woonvisie

De gemeente Ede stelt in de Woonvisie Ede 2030 het wonen in de toekomst centraal. Uitgangspunt is het prettige en goede wonen uit te bouwen en voor de toekomst te waarborgen. De visie op het gebied van wonen is hierbij gekoppeld aan ambities onder andere op het gebied van wonen en zorg, duurzaamheid, en food.

Het doel van de Woonvisie is om te komen tot een integrale visie op het wonen in de gemeente Ede en daarbij behorend kwantitatief en kwalitatief ontwikkelingskader voor zowel de bestaande woningvoorraad als het nieuwbouwprogramma. Het implementeren van de Woonvisie moet leiden tot realisatie van een woongebied in stad en dorpen dat blijvend voldoet aan de behoeften en wensen van de consument in de breedste zin van het woord en tegelijkertijd passend is bij de ambities die Ede heeft. De Woonvisie geeft richting en benoemt de 'stip op de horizon'. Aangezien de woningmarkt verre van maakbaar is en de toekomst in hoge mate onvoorspelbaar, is de weg ernaar toe niet in 'beton gegoten' maar jaarlijks aanpasbaar. Hierdoor ontstaat ruimte om mee te bewegen met de omstandigheden van dat moment, zonder de lange termijn doelstellingen te verliezen.

Om meer differentiatie in het wonen binnen bestaand bebouwd gebied te krijgen en/of zogenaamde 'rotte kiezels' aan te pakken komt er ruimte voor nieuwe kleinschalige binnenstedelijke ontwikkelingen. Hiermee wordt de juiste balans gevonden tussen het realiseren van nieuwbouwlocaties en het accommoderen van woningbouw op binnenstedelijke locaties.

Voor de komende jaren wordt volgens de meest recente prognoses een sterke groei van huishoudens verwacht. In het kader van de verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Food Valley is er een woningbouwprognose opgesteld waaruit blijkt dat er in het hele gebied ruimte moet komen voor 100.000 woningen. Voor het deel FoodValley gaat het om ruimte voor 40.000 woningen en voor de gemeente Ede om ruimte voor 15.000 woningen (tot 2040), waarvan een groot deel in Ede Stad zal worden gerealiseerd zowel op binnenstedelijke als uitleglocaties.

Conclusie

Onderhavig initiatief sluit aan bij de ambities binnen de Woonvisie waarbij er binnen bestaand stedelijk gebied woningen worden gerealiseerd, die aansluiten bij de jaarlijkse woningbehoefte. Hierbij wordt ruimte geboden aan een initiatief vanuit de markt, die bestaande bebouwing in het stedelijk gebied transformeert en tevens de bebouwing uitbreidt met nieuwbouw woninglocaties. Het plan voorziet in hoge mate in sociale en betaalbare woningen en voldoet daarmee ruimschoots aan de doelstellingen m.b.t. de vergroting van de sociale huurwoningvoorraad in Ede Stad.

3.3.3 Koersnota Mobiliteit

Het mobiliteitsbeleid van de gemeente Ede sluit aan op de leidende principes van de Omgevingsvisie. Dat betekent dat de mobiliteit verduurzaamt. Om de gemeente Ede duurzaam bereikbaar te maken, moet de mobiliteit verminderen, veranderen en verschonen. Met verminderen doelen we bijvoorbeeld op een slimme ruimtelijke ordening, maar ook vaker thuiswerken, waarbij de verplaatsingen kort blijven of overbodig worden. Met veranderen en verschonen doelen we primair op het gebruik van andere vervoerwijzen voor niet-noodzakelijke autotrips en van schonere vervoermiddelen voor de noodzakelijke autotrips. Voor het netwerk voor fietsers en voetgangers wordt daarom ingezet op het aanleggen van ontbrekende of verbeteren van zwakke schakels. Ontsluiting met goede fietsroutes is essentieel om de competitiviteit van fietsen naar het werk op niveau te brengen. Voor voetgangers gaat de aandacht vooral uit naar het realiseren van toegankelijke routes tussen huis en primaire voorzieningen. De openbare ruimte nodigt uit tot een actieve leefstijl, waarbij lopen en fietsen op de eerste plaats staan. In deze beweegvriendelijke omgeving wordt ook gezond recreëren gestimuleerd.

De auto blijft belangrijk voor de lange ritten naar verspreid gelegen bestemmingen, en voor vervoersbehoeften waar fiets, lopen en openbaar vervoer niet in kunnen voorzien. Om de leefbaarheid in verblijfsgebieden te beschermen, wordt het wegennet zodanig ingericht, dat doorgaand verkeer waar nodig buitenom wordt geleid. Fietsers verkrijgen hierdoor meer ruimte en vlottere, veilige routes, en daarmee een betere concurrentiepositie ten opzichte van de auto. Voor het openbaar vervoer wordt

vooral ingezet op een krachtig netwerk op de langere afstanden met veel potentie. Om het reizen mogelijk te houden voor mensen die niet over fiets of auto beschikken, dient het openbaar vervoer wel over een minimale geografische dekking te beschikken, en daar waar nodig (vraagafhankelijk) maatwerkvervoer aan te bieden. De ruimte voor infrastructuur wordt slim benut. Dit betekent bijvoorbeeld dat de parkeernormen aansluiten op de wijze waarop een gebied bereikbaar is en de ontwikkelingen in het autobezit. De dimensionering van de infrastructuur wordt integraal afgestemd op randvoorwaarden vanuit groen, ecologie en klimaatadaptatie, waarbij een verkeersveilige weginrichting een randvoorwaarde is.

Hoofdstuk 4 Onderzoek en randvoorwaarden

In dit hoofdstuk zullen de relevante uitvoeringsaspecten bij het plan worden besproken. Hierin is aandacht voor de verschillende milieuaspecten zoals flora en fauna en luchtkwaliteit, en is er aandacht voor milieuzonering, verkeer en parkeren en externe veiligheid.

4.1 Trillingen

4.1.1 Beleid en richtlijnen

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

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

- SBR-richtlijnen:
 1. Deel A, Schade aan gebouwen
 2. Deel B, Hinder voor personen in gebouwen (met gebouwfunctie: gezondheidszorg, wonen, kantoor en onderwijs, bijeenkomsten, kritische werkruimte)
 3. Deel C, Storing aan apparatuur
- Beleidsregel trillinghinder spoor (Bts).

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

De SBR B-richtlijn kent drie types streefwaarden:

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

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

Gebouwfunctie	Dag en avond			Nacht		
	A1	A2	A3	A1	A2	A3
Gezondheidszorg	0.1 ¹⁾	0.4	0.05	0.1	0.2	0.05
Wonen	0.1	0.4	0.05	0.1	0.2	0.05
Kantoor	0.15	0.6	0.07	0.15	0.6	0.07
Bijeenkomsten	0.15	0.6	0.07	0.15	0.6	0.07
Kritische werkruimte	0.1	0.1	-.--	0.1	0.1	-.--

Tabel: Streefwaarden nieuwe situatie volgens SBR-richtlijn

1) Een streefwaarde van 0.1 betekent een waarde kleiner dan 0.15

4.1.2 Beschouwing plansituatie

De toekomstige functies waarin dit bestemmingsplan voorziet, zijn voor een gedeelte gelegen binnen de aandachtzone voor trillingen van 100 meter van het spoor Utrecht - Arnhem. De treinverkeer over dit tracé zou in potentie kunnen leiden tot (hinderlijke) trillingen in de gebouwen in het plangebied.

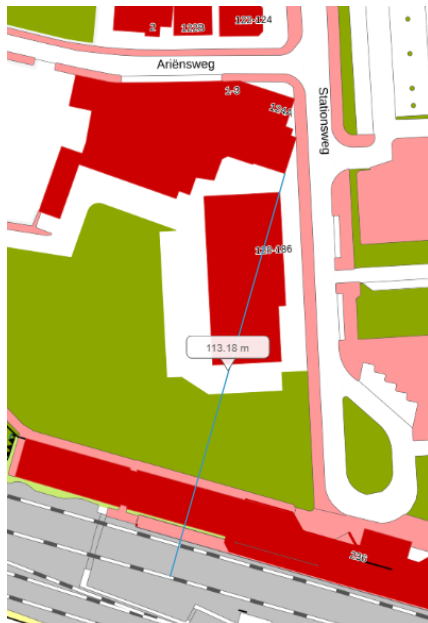
Onderzoek

Voor de ontwikkeling van het naastgelegen WFC-terrein is een trillingen onderzoek (Trillingsonderzoek plangebied WFC Ede, Movares, D79-CLO-KA-2000005, datum 25 februari 2020 - Versie 1.0) uitgevoerd waarin is getoetst aan de streefwaarden uit de SBR - Richtlijn deel B. Het plangebied aan de Stationsweg 124a ligt ook in het onderzoeksgebied van het trillingsonderzoek. Sinds 2020 zijn er geen grote veranderingen geweest aan het spoor(vervoer), zo blijkt uit het Geluidsregister spoor dat de treinen op dit traject nog even hard rijden als in de tijd van het onderzoek. Ook houdt het onderzoek al rekening met een intensivering van de dienstregeling. Echter is deze tot op heden niet uitgevoerd, de huidige situatie wordt dus nog minder zwaar belast als waar het onderzoek vanuit gaat. Ook met de bouw van het nieuwe station is in dit onderzoek dus al rekening gehouden. Het genoemde rapport kan dus ook in de huidige situatie nog gebruikt worden om na te gaan of er sprake is van trillingshinder.



Figuur 5-2 Contouren trillingshinder 'Wonen'

Op voorgaande figuur uit het trillingsonderzoek is het plangebied aangegeven met een rode cirkel. Hierop is te zien dat het plangebied voor een deel binnen het aandachtsgebied ligt. De toekomstige bebouwing ligt ongeveer op de ca. 113 meter afstandlijn vanaf het spoor waar de intercity's rijden, deze zorgen voor de grootste trillingshinder. De bebouwing ligt daarmee buiten het aandachtsgebied en hiervoor zijn geen verdere maatregelen nodig.



Afstand van nieuwbouw tot het intercityspoor

Classificatie	Afstand tot doorgaand spoor			Toelichting
	Wonen	Kantoor	Kritische werkruimte	
Voldoet, geen maatregelen of detailonderzoek nodig	> 110 m	> 55 m	> 160 m	
Voldoet mogelijk, afhankelijk van de constructie: optimaliseren constructie bij uitwerking ontwerp	65 – 110 m	20 – 55 m	100 – 160 m	Grotere beukmaten, grotere bouwhoogtes, zwaardere funderingen
Voldoet niet, maatregelen nodig bij verdere uitwerking ontwerp	< 65 m	< 20 m	< 100 m	Afveren van gebouw (of vloer bij kritische werkruimte), trillingsscherm

Overzicht van passende maatregelen bij afstand tot spoor.

Gezien de ligging op de rand van het aandachtsgebied is toch gekeken naar mogelijke ontwerpoptimalisaties te kijken uit het rapport:

Voldoet mogelijk, ontwerpoptimalisaties kunnen nodig zijn

Voor afstanden tussen de 65 en 110 meter zullen er, afhankelijk van de constructie, bouwkundige optimalisaties getroffen moeten worden om tot een acceptabel leefklimaat te komen. Hierbij kan gedacht worden aan de volgende optimalisaties:

- De trillingen zijn lager bij grotere beukmaten (bijv. van 7 of 8 meter).
- De trillingen zijn lager bij hoge gebouwen dan bij lage gebouwen (bijv. hoogbouw i.p.v. laagbouw, of appartementen i.p.v. grondgebonden woningen).

Met bovenstaande optimalisaties is in deze zone te voldoen aan de streefwaarden voor trillingshinder. Zo voldoen appartementen met beukmaten van ca. 7 meter en een bouwhoogte van minimaal 10 meter aan de streefwaarden. Bij kleinere beukmaten adviseren wij om hoger te bouwen (bijv. 30 meter) of zwaardere bouw toe te passen (bijv. een zwaardere fundering of zware betonnen constructie).

Planoptimalisaties

Het meest zuidelijke deel van de bebouwing binnen het plangebied ligt bijna op de grens van het aandachtsgebied. Uit het rapport komen de volgende ontwerpoptimalisaties naar voren:

- grotere beukmaten van de woningen: 7 of 8 meter;
- Trillingshinder is lager bij hogere gebouwen.

Een gebouw van min. 10 meter hoog en een beukmaat van 7 meter voldoet bijvoorbeeld in het aandachtsgebied. Het deel van het gebouw dat het dichtst bij het spoor ligt heeft een bouwhoogte van 13 meter en voor het hele gebouw geldt dat alle appartementen een beukmaat van ca. 7 meter hebben. Op deze wijze wordt voldaan aan de adviezen voor ontwerpoptimalisaties om trillingshinder te voorkomen. Op basis van het onderzoeken het planvoornemen kan gesteld worden dat er geen sprake zal zijn van onredelijke trillingshinder.

4.1.3 Conclusie

Het aspect trillingen vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.2 Flora en fauna

4.2.1 Wettelijk kader

Wet natuurbescherming

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden. Deze wet heeft de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet vervangen. Het doel is om met één wet en minder regels de wet makkelijker te kunnen toepassen. Vanaf 1 januari 2017 bepalen de provincies wat wel en niet mag in de natuur in hun gebied. Ook zorgen de provincies vanaf deze datum voor vergunningen en ontheffingen. De Rijksoverheid blijft verantwoordelijk voor het beleid van grote wateren, zoals het IJsselmeer.

De Wet natuurbescherming regelt de bescherming van Natura 2000-gebieden. Ter bescherming van deze Natura 2000-gebieden voorziet de Wet natuurbescherming in een vergunningenregime voor het realiseren of verrichten van projecten en andere handelingen die de natuurlijke kenmerken van een aangewezen Natura 2000-gebied kunnen aantasten.

Voorts voorziet de Wet natuurbescherming in de bescherming van planten- en diersoorten binnen en buiten de beschermde natuurgebieden. Het uitgangspunt is dat beschermde planten- en diersoorten geen schade mogen ondervinden. Voor het uitvoeren van werkzaamheden in de openbare ruimte is het niet altijd nodig een vrijstelling of een ontheffing aan te vragen. Voor onder andere reguliere werkzaamheden of ruimtelijke ontwikkelingen geldt een vrijstelling voor beschermde soorten op voorwaarde dat gehandeld wordt volgens een goedgekeurde gedragscode. Verder worden vrijstellingsregelingen op de nationaal beschermde soorten per provincie vastgesteld.

Wanneer het onmogelijk is schade aan streng beschermde planten en dieren tijdens ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting te voorkomen, moet altijd een ontheffing worden aangevraagd. De voorwaarden verbonden aan een vrijstelling of een ontheffing zijn afhankelijk van de status van de planten- en diersoorten die in het plangebied voorkomen.

Zorgplicht

Voorts geldt bij uitvoering van werkzaamheden ten allen tijde een de algemene zorgplicht (artikel 1.11 Wet natuurbescherming). Deze schrijft voor dat nadelige gevolgen voor flora en fauna zoveel als mogelijk voorkomen moeten worden. Dit betekent dat wanneer tijdens uitvoering van de werkzaamheden een algemeen beschermde soort als konijn, veldmuis of gewone pad wordt aangetroffen zij de ruimte en tijd moet krijgen om een veilig heenkomen te zoeken. Indien nodig kunnen aangetroffen exemplaren verplaatst worden naar een naastgelegen ruimte waar geen werkzaamheden uitgevoerd worden.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. In het NNN liggen onder andere bestaande natuurgebieden en alle Natura 2000-gebieden. Het NNN is op provinciaal niveau uitgewerkt en middels ruimtelijke nota's en verordeningen

voorzien van juridische doorwerking. In sommige provincies bestaan er naast het NNN ook nog andere groene zones die een zekere mate van bescherming genieten.

Programma biodiversiteit gemeente Ede

Begin 2019 is door de gemeenteraad van de gemeente Ede het programma biodiversiteit vastgesteld. In dit programma is opgenomen dat alle ruimtelijke ontwikkelingen een bijdrage moeten leveren aan het behoud en waar mogelijk de versterking van de biodiversiteit. Dit natuurinclusief plan is opgesteld voor onderhavig initiatief.

4.2.2 Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt op circa 690 meter afstand van het Natura-2000 gebied de Veluwe. Het plangebied is geen onderdeel van Natuurnetwerk Nederland.

In het verkennend ecologisch onderzoek dat is uitgevoerd door Natuurbalans - Limes Divergens B.V. (bijlage 2) wordt geconcludeerd dat niet op voorhand is uit te sluiten dat de activiteiten negatieve effecten hebben op Natura 2000-gebieden, met uitzondering van stikstofdepositie. Dit moet nog nader onderzocht worden. In onderstaande paragraaf wordt ingegaan op de uitgevoerde stikstofdepositieberekening.

Stikstofdepositie

Sinds 2015 was het Programma Aanpak Stikstof (hierna: PAS) van kracht. Het programma bevatte een integrale beoordeling van de bron- en gebiedsgerichte maatregelen voor de aanpak van de stikstofproblematiek. Deze maatregelen werden getroffen in en nabij de Natura 2000-gebieden die onderdeel zijn van het PAS.

Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:1603) geldt het PAS voor geen enkel Natura 2000-gebied meer. Dit betekent ook dat de collectieve passende beoordeling via het PAS door de uitspraak is komen te vervallen. Met de AERIUS Calculator kunnen de effecten van ruimtelijke ontwikkelingen op Natura 2000-gebieden worden bepaald. Door de uitspraak is in het kader van dit bestemmingsplan ook gekeken naar de mogelijk te verwachten effecten.

Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State van 2 november 2022 (ECLI:NL:RVS:2022:3159) geldt de bouwvrijstelling niet meer. Dit betekent dat voor deze ontwikkeling zowel de bouwfase als de gebruiksfase is meegenomen in de berekening.

Het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied betreft de 'Veluwe' op een afstand van circa 0,7 kilometer. De bestaande (toegestane) functie op het terrein is een bedrijfsgebouw dat door middel van gas wordt verwarmd. Deze activiteit zorgt voor een bepaalde mate aan stikstofdepositie, die ingezet kan worden voor de toekomstige functie middels interne saldering.

Om de effecten van de voorgenomen ontwikkeling in kaart te brengen is een stikstofdepositieberekening uitgevoerd aan de hand van de AERIUS-calculator, bijgevoegd in bijlagen 4 & 5. Uit de berekening blijkt dat, na interne saldering zowel in de gebruikersfase als in de bouwfase, er geen sprake is van een te hoge depositie op de Natura 2000-gebieden. Voor intern salderen is sinds de inwerkingtreding van de Spoedwet aanpak stikstof per 1 januari 2020 geen natuurvergunning meer nodig. Hier kan gebruik van worden gemaakt, omdat de grond is aangekocht met als doel om te herontwikkelen naar wonen.

4.2.3 Soortenbescherming

Om de effecten van de voorgenomen wijziging op de aanwezige flora en fauna te bepalen is een verkennend ecologisch onderzoek uitgevoerd door Natuurbalans - Limes Divergens B.V. (Bijlage 2). Dit verkennend onderzoek zoomt in op de (mogelijke) schadelijke effecten door de activiteiten en op welke wijze in het kader van de wet gehandeld kan worden.

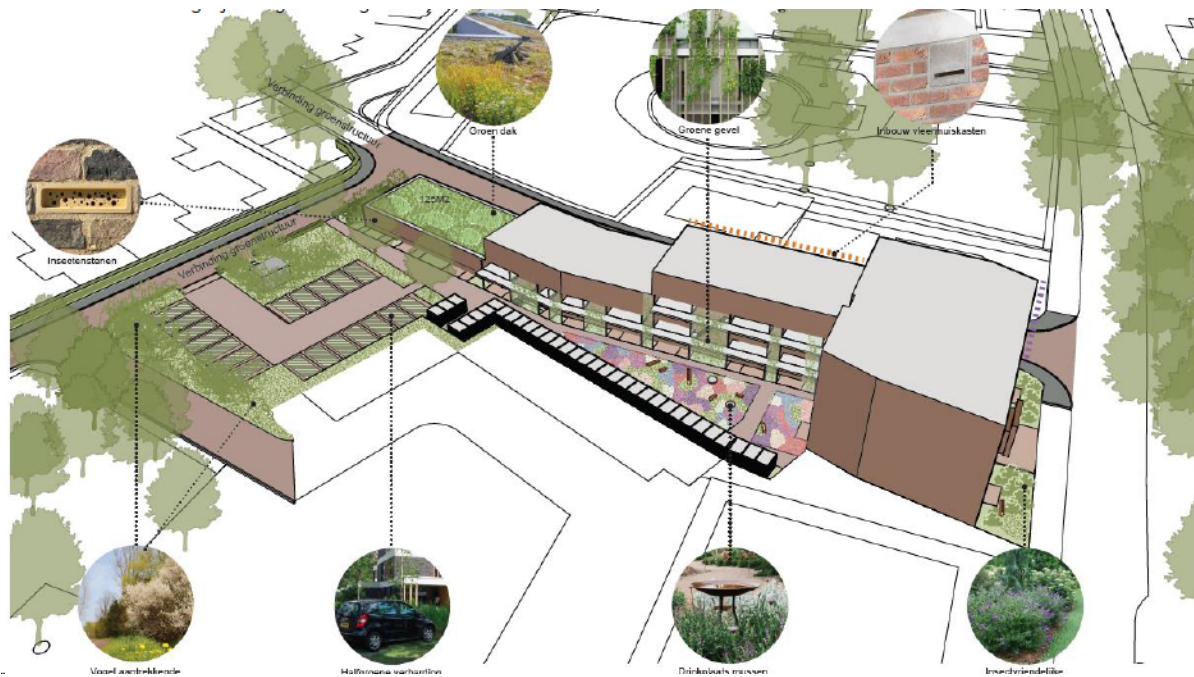
Uit waarnemingen in de NDFF is bekend dat in het ingreepgebied enkele beschermde soorten voorkomen. Uit de quick scan is duidelijk geworden dat geschikt biotoop aanwezig is voor een aantal andere

beschermde soorten. Nader onderzoek volgens vaste protocollen (jaarrond) is noodzakelijk om inzicht te krijgen in het al dan niet voorkomen van die beschermde soorten in het ingreepgebied. Aan de hand van die gegevens kan de ingreep getoetst worden aan de Wnb. Het aanvragen van een ontheffing en het treffen van mitigerende maatregelen zijn waarschijnlijk aan de orde. Het gaat om de volgende soorten:

- kleine wolfsmelk, stijve wolfsmelk, ruw parelzaad, kartuizer anjer;
- ransuil, sperwer, huismus, gierzwaluw;
- vleermuizen;
- eekhoorn, bunzing, wezel en steenmarter.

Het nader onderzoek is uitgevoerd om te bepalen welke mitigerende maatregelen er nodig zijn (Bijlage 3). De uitvoerend ecoloog heeft aangegeven dat er geen kolonies van vleermuizen binnen het plangebied zijn en er voor aangetroffen individuen mitigerende maatregelen mogelijk zijn. Binnen het onderzoeksgebied zijn twee verblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis vastgesteld. Deze kunnen niet behouden blijven vanwege de geplande sloop van het gebouw. Dat betekent dat een ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig is. De effecten moeten verzacht worden door het plaatsen van tijdelijke en later permanente voorzieningen voor de vleermuizen. De ontheffing voor de mitigerende maatregelen is aangevraagd, deze zal voor de start van de werkzaamheden verleend moeten worden.

Naast deze wettelijke eisen aan het plan, is in het kader van het gemeentelijke beleid een natuurinclusief plan opgesteld. In dit plan worden natuurinclusieve ontwerpelementen toegepast op het plan. Hiermee komt er in en rond het gebouw meer ruimte voor groen en biodiversiteit. Onderstaand zijn de maatregelen voor het perceel in beeld gebracht.



Natuurinclusief plan Stationsweg 124a

4.2.4 Conclusie

Gelet op het voorgaande kan worden geconcludeerd dat er vanuit de flora- en fauna regelgeving enkele beperkingen worden opgelegd aan onderhavig initiatief, echter staat dat de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg. Een ontheffing Wnb is reeds aangevraagd. Verwachting is dat deze verleent kan worden met de genomen mitigerende maatregelen. De start van de sloop en bouwwerkzaamheden zal niet eerder beginnen voordat de ontheffing Wnb verleend is.

4.3 Groenbeleid

4.3.1 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 dient te 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.

4.3.2 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.

4.3.3 Onderzoek en randvoorwaarden

Monumentale en waardevolle bomen

Van de zeven bomen die gekapt worden, hebben vier bomen de status van een waardevolle boom en de drie bomen zijn kapvergunningsplichtig, omdat deze in de groenstructuur staan en een stamomtrek hebben van meer dan 80 centimeter (Bijlage 6).

Beleid rondom groenstructuren

Het plangebied grenst aan de hoofdgroenstructuur. Het plan dient daarom te worden afgestemd op de aangrenzende hoofdgroenstructuur.

Invasieve exoten

Er bevinden zich geen invasieve exoten in het plangebied.

Conclusie groen:

Er zijn geen belemmeringen op het gebied van groen in het plangebied.

4.4 Bodemkwaliteit

4.4.1 Wettelijk kader

De Wet Bodembescherming schrijft voor dat in het kader van een ruimtelijk planologische procedure moet worden aangetoond dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het gewenste nieuwe gebruik. De bodemkwaliteit kan (negatief) van invloed zijn op de gewenste nieuwe ontwikkeling.

Indien sprake is van een functiewijziging zal er in veel gevallen een bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd op de planlocatie. Door middel van een dergelijk onderzoek kan in beeld worden gebracht of de bodemkwaliteit en de beoogde functie van het plangebied bij elkaar passen.

4.4.2 Resultaten onderzoek

Voorliggend initiatief voorziet in een functiewijziging van 'Bedrijf' naar 'Wonen'.

Ten aanzien van het initiatief zullen er graafwerkzaamheden worden uitgevoerd. De nieuwe planologische functie betreft tevens een gevoelige functie, waardoor onderzoek naar de bodemkwaliteit noodzakelijk is. Verhoeven Milieutechniek B.V. heeft diverse actualiserende onderzoeken uitgevoerd omtrent de bodemkwaliteit op locatie. Dit onderzoek is opgeleverd op 26 augustus 2021, en is te vinden in bijlage 7.

Met de uitgevoerde onderzoeken is, de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ten behoeve van de voorgenomen herontwikkeling ter plaatse van de onderzoekslocatie gelegen aan de Stationsweg 124A en Ariënsweg 1 t/m 3 te Ede in voldoende mate onderzocht. Tevens is de eindsituatie ter plaatse van de voormalige activiteiten vastgelegd. Uit het onderzoek is gebleken dat plaatselijk sprake is van sterk verhoogde gehalten aan koper en lood in de grond. Vanwege de beperkte omvang van deze verontreinigingen is geen sprake van een geval van ernstig bodemverontreiniging.

Op basis van de onderzoeksresultaten kan worden gesteld dat vanuit milieuhygiënisch oogpunt vooralsnog belemmeringen bestaan tegen de voorgenomen herontwikkeling en de bijbehorende bestemmingsplanwijziging, in verband met de aangetroffen verhoogde gehalten voor koper en lood in de (onder)grond.

Aangezien geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging en de verontreiniging aanwezig is in de ondergrond onder een betonverharding, is in de bestaande situatie geen sprake van gezondheidsrisico's.

Voor de voorgenomen herontwikkeling zijn sanerende maatregelen noodzakelijk in verband met de voorgenomen civieltechnische werkzaamheden in de verontreinigde bodem. Afhankelijk van de mate van de civieltechnische werkzaamheden en de beoogde bestemming kan in overleg met het bevoegd gezag (gemeente Ede en namens deze de Omgevingsdienst de Vallei) de saneringsvariant met betrekking tot de verontreinigingen (afgraven en/of afdekken) worden bepaald. Voorgesteld wordt om een Plan van Aanpak op te stellen, en afhankelijk van de voorgenomen werkzaamheden, een passende saneringsvariant kan worden gekozen en deze ter goedkeuring kan worden ingediend bij het bevoegd gezag.

De sanerende maatregelen dienen plaats te vinden conform de beoordelingsrichtlijnen SIKB 6000 "Milieukundige begeleiding van (water)bodemsanering en nazorg" en SIKB 7000 "Uitvoering van (water)bodemsaneringen en ingrepen in de waterbodem".

4.4.3 Conclusie

Op basis van het verkennend bodemonderzoek en de actualisering daarvan is de bodemkwaliteit van het plangebied voldoende in beeld gebracht. Aan de hand van de bevindingen zal plaatselijk sanering beperkte omvang gaan plaatsvinden in combinatie met civieltechnische grondwerkzaamheden. Nadat deze is geëvalueerd en als akkoord bevonden kan gesteld worden dat de bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.5 Archeologie

4.5.1 Wettelijk kader

In 2018 is de erfgoednota 'Erfgoed maakt Edel! 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 (Bijlage 8).

4.5.2 Onderzoek

Conform de Cultuurhistorische Waardenkaart van de gemeente Ede is de trefkans op archeologische resten in het plangebied hoog. Echter is de bodem reeds zo verstoord dat er geen archeologische resten meer te verwachten zijn. Op basis van het archeologisch onderzoek worden geen archeologische resten meer verwacht. Dit brengt met zich mee dat een aparte regeling ter bescherming van eventuele archeologische waarden niet in het bestemmingsplan hoeft te worden opgenomen.

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

4.5.3 Conclusie

Uitvoering van de bestemming zal niet leiden tot aantasting van archeologische waarden. Een beschermende planologische regeling is dan ook niet noodzakelijk.

4.6 Cultuurhistorie

4.6.1 Beleidskader

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

Het in plangebied zelf zijn geen cultuurhistorische waarden aanwezig. Wel ligt het plangebied binnen de molenbiotoop van de Keetmolen die ten noorden van het plangebied is gelegen.

4.6.2 Keetmolen

Het plangebied ligt in de nabijheid van de Keetmolen, die zich aan de overzijde van de Ariënsweg bevindt. De molen werd oorspronkelijk gebouwd als stellingmolen met een houten achtkant gedekt met riet. Het exacte bouwjaar van deze molen is niet met zekerheid te zeggen, wel is het jaar 1750 op de baard van de molen terug te vinden.

In 1865 verbrandde de houten bovenbouw door blikseminslag. Merkwaardig is dat de molen niet is herbouwd als stellingmolen, maar op de resterende stenen onderbouw werd een stenen achtkant teruggebouwd en voorzien van een berg. Hierdoor ontstond een unieke achtkante gemetselde beltmolen. Aan te nemen is dat deze molen begin 1866 in gebruik is genomen.

Gelet op de bijzondere opbouw van de molen, is deze aangewezen als Rijksmonument. De naastgelegen molenaarswoning is daarnaast aangewezen als gemeentelijk monument.

Op de deelkaart 'Regels Erfgoed' van de Omgevingsverordening Gelderland is een molenbiotoop opgenomen voor de Keetmolen. In de omgevingsverordening van de provincie staan alle molens die kunnen draaien op windkracht. Dit ter bescherming van het functioneren van de molen door windvang. De ontwikkeling aan de Stationsweg 124a voltrekt zich op relatief korte afstand van de Keetmolen, en in ieder geval binnen de contouren van de molenbiotoop. Om die reden is in het kader van de planontwikkeling beoordeeld of het planvoornemen effecten heeft voor de windvang van de molen.



Fig. Molenbiotoop uit de Omgevingsverordening Gelderland

Windvang van de molen

Het planvoornemen voorziet in de bouw van een appartementengebouw, van vier tot één laag hoog. Dit nieuwe gebouw zal ten zuiden van molen gerealiseerd worden. De afstand tussen de molen en het nieuwe gebouw bedraagt circa 44 meter. Tussen de Keetmolen en de nieuwbouw staat gedeeltelijk een

woonwerkgebouw. Het deel waar de nieuwbouw een hoogte van 3 meter kent, is nu nog vrij van bebouwing. Dat geldt ook voor iets meer dan de helft van het bouwvlak waar een bouwhoogte van 7 meter is toegestaan.

Hoewel de opzet van de nieuwbouw is afgestemd op het behoud van windvang door de molen, is op voorhand niet uit te sluiten dat de windvang beïnvloed wordt. Om die reden is onderzoek uitgevoerd (Bijlage 9 en Bijlage 10). Het onderzoek richt zich op een samenstel van ontwikkelingen in de omgeving van het plein ten noorden van het station, waaronder de herontwikkeling van het perceel aan de Stationsweg 124a. Uit het onderzoek blijkt dat de gezamenlijke uitvoering van de drie onderzochte ontwikkelingen (herontwikkeling Noordplein, herontwikkeling Stationsweg 111-115 en herontwikkeling Stationsweg 124a) tot een beperkte achteruitgang van het aantal dagen windvang leidt.

Vervolgens is nader onderzoek uitgevoerd. Daarbij is rekening gehouden met een mitigerende maatregel, te weten de kap van zeven bomen nabij de Keetmolen. Hiervan hebben vier bomen de status van een waardevolle boom en de drie bomen zijn kapvergunningsplichtig, omdat deze in de groenstructuur staan en een stamomtrek hebben van meer dan 80 centimeter. Er is dus een kapvergunning nodig. Op grond van de APV kan deze verleend worden als er een dwingende verplichting is om over te gaan op het kappen. Dat is in dit geval de maatschappelijke behoefte aan sociale woningbouw en de windvang van de Keetmolen (molenbiotoop).

Op grond van deze mitigerende maatregel, is er geen sprake van achteruitgang van de windvang indien de plannen aan de Stationsweg 111-115 en 124a worden uitgevoerd. Het aantal draaidagen blijft gelijk. Het plan voor de herontwikkeling van het Noordplein is uitgesteld en om die reden niet meer betrokken bij het nadere onderzoek.

Het oorspronkelijke rapport en het addendum is ter goedkeurig voorgelegd aan de provincie, gelet op de instructieregel uit de Omgevingsverordening. De provincie heeft aangegeven dat de rapportage voldoet als onderbouwing van het aspect molenbiotoop. Met het kappen van de acht bomen wordt een haalbare en toereikende maatregel uitgevoerd om voor de ontwikkeling van beide percelen aan de Stationsweg. Daarmee wordt voldaan aan de instructieregel in onze Omgevingsverordening.

Zicht op de molen

De nieuwe bebouwing is groter dan de bestaande bebouwing. Echter is de afname van het zicht zeer beperkt. Op de plaatsen in de openbare ruimte achter het pand werd het zicht op de molen al beperkt door de bestaande bebouwing en door bomen. In de nieuwe situatie neemt het zicht daardoor niet af. Voor de bewoners van het naastgelegen appartementengebouw De Witte Hinde neemt het zicht op de molen wel af. De ramen aan de noordzijde welke eerder over het oude gebouw heen konden kijken richting de molen kunnen dat nu niet meer. En vanaf de westzijde was het zicht op de molen al beperkt door het bestaande gebouw. Dat zicht blijft in de nieuwe situatie ook beperkt.



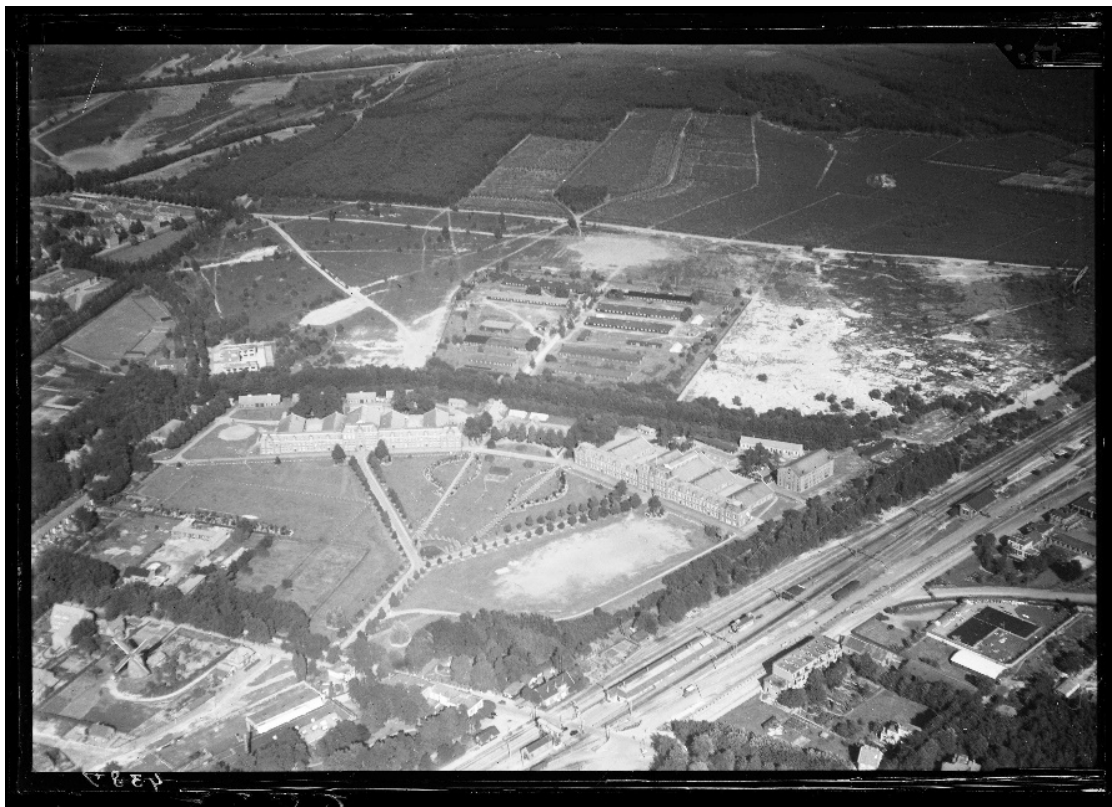
Zicht op de molen vanaf de Stationsweg. (Google Streetview)

4.6.3 Historische analyse stationsgebied

Het Noordplein heeft op dit moment een aan het station verbonden verkeerskundige functie en is hoofdzakelijk in gebruik als parkeerterrein, stallingsvoorziening en busstation. Van oorsprong behoorde het gebied tot de "woeste gronden" (Maanderzand). Met de komst van de spoorlijn en het station in 1845 werd het gebied ontwikkeld. De lommerrijke Stationsweg vormde hiervan lang de ruggengraat. De Friso- en Mauritskazerne werden hierop georiënteerd met een formele groene voorruimte. Langs de noordzijde van het spoor lag een brede parkstrook die de Veluwe naar binnen bracht. In de jaren na de oorlog nam het autoverkeer toe en in de '80 werd parallel de Klinkenbergerweg en Albertstunnel aangelegd. De relaties met het kazerneterrein en de Veluwe werden hierdoor grotendeels verbroken.



Keetmolen aan de Stationsweg, prentbriefkaart 1865



Luchtfoto jaren '40

Bijzondere oude elementen zijn in het gebied bewaard gebleven, zoals de Keetmolen en delen van een parkbos. In de directe nabijheid staan de monumentale Friso- en Mauritskazerne. De oorspronkelijke samenhang is echter verloren gegaan waardoor de rijke cultuurhistorie en landschappelijke relaties slecht te herkennen zijn.

4.6.4 Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.7 Luchtkwaliteit

4.7.1 Wettelijk kader

Wet milieubeheer

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van de luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (Wm). De in deze wet gehanteerde normen gelden overal, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing). In de Wet milieubeheer zijn onder andere regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijnstof, lood, koolmonoxide en benzeen.

Omdat titel 5.2 van de Wm ingaat op de luchtkwaliteit, staat dit ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Hierin wordt gesteld dat ruimtelijke plannen doorgang kunnen vinden indien aan één van de onderstaande voorwaarden is voldaan:

- de plannen leiden niet tot het overschrijden van een grenswaarde;
- de luchtkwaliteit verbetert tengevolge van de plannen (per saldo) of blijft ten minste gelijk;
- de plannen dragen niet in betekende mate (NIBM) bij aan de concentratie van NO₂ en PM₁₀ in de buitenlucht. Vanaf het in werking treden van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit op 1 augustus 2009 wordt onder een NIBM bijdrage een bijdrage van minder dan 3% van de grenswaarde verstaan;
- het project is opgenomen of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL).

AMvB en Regeling niet in betekende mate (NIBM)

De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het niet in betekende mate (NIBM) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een toename van de NO₂ en/of PM₁₀ jaarconcentratie met maximaal 3% van de grenswaarden (of wel een toename van maximaal 1,2 µg/m³ NO₂ en/of PM₁₀). NIBM projecten kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Grotere projecten daarentegen kunnen worden opgenomen in het NSLprogramma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door maatregelen.

De AMvB en Regeling NIBM bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als NIBM moet worden beschouwd. Het betreft onder andere de onderstaande gevallen, waarbij een project als NIBM wordt beschouwd:

- Woningbouw: = 1500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg, en = 3000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.
- Kantoorlocaties: = 100.000 m² bruto vloeroppervlakte bij minimaal 1 ontsluitingsweg, en = 200.000 m² bruto vloeroppervlakte bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.
- Woningbouw en kantoorlocaties: $0,0008 \cdot \text{aantal woningen} + 0,000012 \cdot \text{bruto vloeroppervlak kantoren in m}^2 = 1,2$ bij één ontsluitingsweg en $0,0004 \cdot \text{aantal woningen} + 0,000006 \cdot \text{bruto vloeroppervlak kantoren in m}^2 = 1,2$ bij één ontsluitingsweg.

Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven. Tevens is in artikel 5 van het Besluit NIBM een anticumulatie bepaling opgenomen, die zegt dat de effecten van beoogde ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied moeten worden meegenomen in de beoordeling van het betreffende plan. Hiermee wordt voorkomen dat verschillende NIBM-projecten samen toch in betekende mate bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit.

4.7.2 Gemeentelijk beleid

In de Omgevingsvisie Ede 2040 wordt benoemd dat de gemeente Ede samen met de andere gemeente in de regio Foodvalley het Schone Lucht Akkoord (SLA) heeft ondertekend. Dit SLA heeft als hoofddoel een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, om zo 50% gezondheidswinst te realiseren in 2030. De inzet is om op alle relevante bronnen de uitstoot van stikstofdioxide en fijnstof terug te dringen. Hierbij wordt uitgegaan van het breder toepassen van Best Beschikbare Technieken (BBT) voor het voorkomen van uitstoot van vervuilde lucht. Hierbij wordt de aanpak gericht op directe maatregelen bij de bron. In de Omgevingsvisie is tevens de ambitie voor het gevoelige bestemmingenbeleid opgenomen:

“Mensen met een kwetsbare gezondheid moeten extra worden beschermd. Daarom hanteren we in de gemeente Ede de landelijke GGD-richtlijnen voor luchtkwaliteit bij realisatie van nieuwe voorzieningen voor ouderen, mensen met een kwetsbare gezondheid en voor onderwijs of (kinder)opvang voor minderjarigen. Bij bijzondere omstandigheden of belangen en na advies van de GGD, kan hiervan eventueel worden afgeweken. Ook kunnen ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld de toename van elektrisch vervoer, aanleiding zijn om het beleid te versoepelen.”

4.7.3 Beoordeling

Effect van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit

De ontwikkeling kan, gezien de beperkte omvang, aangemerkt worden als een project dat niet in betekenende mate van invloed is op de luchtkwaliteit. Toetsing van het aspect luchtkwaliteit is daardoor, op grond van artikel 4 van de Regeling NIBM niet noodzakelijk. Er hoeft dus niet getoetst te worden aan de grenswaarden.

Luchtkwaliteit ter plaatse

Vanuit de wet milieubeheer gelden grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀) en zeer fijn stof (PM_{2,5}). Daarnaast hanteert de World Health Organization (WHO) advieswaarden voor stikstofdioxide, fijn stof en zeer fijn stof. In de volgende tabel wordt een overzicht gegeven van de waarden ter plekke van het plangebied, de grenswaarden en de advieswaarden. De concentraties zijn bepaald met behulp van Geomilieu versie 2021.1.

Stof	Jaar 2021	Jaar 2030/32	Grenswaarde	Advieswaarde
NO ₂	15 (14)	10 (9)	40 µg/m ³	10 µg/m ³
PM ₁₀	19 (19)	15 (15)	40 µg/m ³	15 µg/m ³
PM _{2,5}	0,6 (0,6)	8 (8)	20 µg/m ³	5 µg/m ³

Waarden in het plangebied, grenswaarden en advieswaarden luchtkwaliteit

Op de planlocatie wordt ruimschoots voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}.

De advieswaarden van de WHO liggen ver beneden de wettelijke grenswaarden. In de huidige situatie aan de Ariënsweg 1 te Ede liggen de concentraties ver beneden de wettelijke grenswaarden. De huidige waarden zijn acceptabel voor een goed woon- en leefklimaat op de planlocatie.

4.7.4 Conclusie

Het project kan, op basis van bovenstaande, worden beschouwd als een NIBM-project. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit kan dan ook achterwege blijven. Daarnaast is luchtkwaliteit ter plaatse goed genoeg voor een goed woon- en leefklimaat op de planlocatie.

4.8 Parkeren en verkeer

4.8.1 Parkeren

Parkeercapaciteit

In het plan wordt op eigen terrein in minimaal 21, mogelijk 22 parkeerplaatsen voorzien. Daarnaast biedt het oostelijk profiel van de Ariënsweg met een breedte van 5,5 meter (minimaal 5,3 meter) de mogelijkheid om 3 tot 4 openbare parkeerplaatsen op de rijbaan te realiseren.

Dit brengt de parkeercapaciteit die kan worden toegerekend aan het plan op 24 tot 25 parkeerplaatsen, waarvan 21 op eigen terrein.

Toepassing parkeernormen vigerend beleid

Binnen de gemeente Ede is per mei 2023 nieuw parkeerbeleid van kracht met meer onderscheid in sociale huurappartementen. In het centrumgebied/stationsgebied van Ede dienen voor sociale huurappartementen groter dan 60 m² bvo de norm van 1,1 (0,8 voor bewoners en 0,3 voor bezoekers) parkeerplaats per appartement gerekend te worden. Voor sociale huurappartementen kleiner of gelijk aan 60 m² bvo is de norm van 0,8 (0,5 bew. en 0,3 voor bez.) parkeerplaats per appartement van kracht.

Van de voorziene sociale huurwoningen op deze locatie zijn 30 van de 37 appartementen groter dan 60 m² bvo (rond de 70 m² bvo). Voor die 7 appartementen kleiner dan 60 m² bvo is het uitgangspunt dat de norm van 0,8 gehanteerd wordt en voor de grotere appartementen een norm van 1,1. Bij toepassing van deze normen is de parkeervraag nominaal 39 parkeerplaatsen. Met dubbelgebruik van bezoekers en bewoners geldt een norm van 34 parkeerplaatsen.

Verlagen toe te passen parkeernormen voor deze ontwikkeling

Er is bekeken wat het daadwerkelijke verwachte autobezit in relatie tot de woningtypen in het gebied is. Op basis hiervan is een lagere parkeernorm voor deze woningtypen mogelijk. Het pand ligt immers pal naast een intercitystation. Uitgaande van dit gegeven kan daarmee aan de 37 sociale huurappartementen een parkeernorm van 0,5 per appartement (exclusief bezoekersparkeren) worden toegerekend. Het bezoekersaandeel van 0,3 parkeerplaats per appartement blijft relevant (zie hiervoor de paragraaf 'bezoekersparkeren').

Deze berekening leidt tot een parkeervraag van $(0,5 \times 37 =) 18,5$ parkeerplaatsen voor de bewoners. Voor bezoekers geldt een parkeernorm van $(37 \times 0,3) 11,1$ parkeerplaatsen.

Voor het toepassen van deze afwijkende parkeernorm gelden een aantal voorwaarden, te weten;

- Er wordt onderzocht of er nog een optimalisatieslag op eigen terrein mogelijk is, om zo de parkeercapaciteit op eigen terrein te verhogen naar 22 parkeerplaatsen;
- Deelgebruik van de parkeerplaatsen. Parkeerplaatsen op eigen terrein worden niet specifiek voor een woning gereserveerd, sprake van zgn. zwervplaatsen;
- Aan de zuidoostzijde van de Ariënsweg worden min. 3 en indien mogelijk 4 parkeerplaatsen op de rijbaan gerealiseerd;
- De eigenaar van de appartementen informeert potentiële huurders bewoners vooraf over de parkeersituatie:
 1. Een woning zeer nabij een openbaar vervoerlocatie;
 2. Bij deze ontwikkeling een lage parkeernorm is toegepast;
 3. Bewoners komen niet in aanmerking voor een eerste bewonersvergunning of parkeeronthefing in het openbare gebied;
- Indien parkeervraag hoger is dan parkeercapaciteit is een betaalde parkeerplaats op grotere afstand circa 500 meter het alternatief. Denk hierbij aan de nog te realiseren parkeervoorzieningen op het WFC-terrein en het busplein van station Ede-Wageningen nabij de Akulaan.
- Ook nieuwe huurders/bewoners in de toekomst dienen over bovenstaande vooraf geïnformeerd

te worden
Bezoekersparkeren

In het Stationsgebied zijn in de huidige situatie voldoende mogelijkheden voor bezoekersparkeren op centrale locaties (bijvoorbeeld de P+R). In de toekomst worden deze voorzieningen verder ontwikkeld, door de realisatie van twee gebouwde parkeervoorzieningen ten noorden en zuiden van het station. Deze openbare parkeergarages zijn goed bereikbaar vanaf de planlocatie, waarbij er van mag worden uitgegaan dat in een stationsgebied een loopafstand van 500 meter acceptabel is. In het gebied is daarnaast al sprake van parkeerregulering (blauwe zone), en geldt het uitgangspunt dat in de toekomst vergunningenparkeren wordt ingevoerd. Op grond van die omstandigheden is het ruimtelijk verantwoord om het aandeel bezoekersparkeren niet op (volledig) op eigen terrein te realiseren, maar af te wentelen op de openbare voorzieningen in de omgeving.

Conclusie

Op eigen terrein is bij realisatie van 21 of 22 parkeerplaatsen voldoende parkeercapaciteit voor het opvangen van de bewonersparkeervraag. In de nabije omgeving hebben veel bewoners parkeren op eigen terrein. Aan de Padberglaan en Ariënsweg is daarnaast sprake van openbaar parkeren binnen een parkeerreguleringsgebied.

Tevens worden aan de Ariënsweg 4 (betaalde) parkeerplaatsen in de openbaarheid gerealiseerd. Een deel van het bezoekersparkeren kan daarmee opgevangen worden in de directe omgeving van het pand. Daarnaast geldt dat ten noorden en zuiden van het stations (WFC en Zuidplein) betaalde parkeervoorzieningen aanwezig zijn die voldoende capaciteit bieden om te voorzien in het totale aandeel bezoekersparkeren. In combinatie met de randvoorwaarden voorziet het plan daarmee in voldoende parkeergelegenheid.

4.8.2 Verkeer

Het plangebied wordt ontsloten via de Stationsweg naar de Klinkenbergweg. De Ariënsweg is een 30 km/h weg en vanaf de Stationsweg zijn het 50 km/h wegen.

Qua intensiteiten zal de nieuwe functie niet onevenredig toenemen ten opzichte van de bedrijfsfunctie. Enkel tijdens de spitsen zullen de verkeersstromen tegengesteld zijn. De verkeerstoename is passend op de bestaande ontsluitingswegen.

4.8.3 Conclusie

Voorgenomen initiatief zal niet leiden tot verkeerskundige en/of parkeertechnische problemen. Parkeren wordt op eigen terrein opgelost en de verkeersgeneratie binnen de verkeerssituatie op locatie.

4.9 Geluidhinder

4.9.1 Wettelijk kader

Wegverkeer en railverkeer

Langs alle (spoor)wegen – met uitzondering van 30 km/h-wegen en woonerven – bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geluidszones waarbinnen de geluidshinder vanwege de (spoor)weg getoetst moet worden. De breedte van de geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken/spoorstaven en van binnen- of buitenstedelijke ligging. Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook bij 30 km/h-wegen de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting te worden onderbouwd.

Het plangebied ligt op een afstand van circa 100 meter van een spoorlijn (Utrecht – Arnhem). Deze spoorlijn is opgenomen in het Geluidregister Spoor. Op basis van het vastgestelde geluidproductieplafond (maximaal 57 dB) is de geluidzone 200 meter van het spoor. Het plangebied ligt

binnen deze zone, en daarom wordt het spoorgeluid nader onderzocht.

Het plangebied ligt binnen de geluidszone van de Stationsweg (50 km/u) en de Klinkenbergerweg (50 km/u). De Stationsweg wordt in 2024 gewijzigd, waarbij de wettelijke snelheid wordt verlaagd naar 30 km/u. In de directe omgeving is ook de Ariënsweg gelegen, maar deze weg is ingericht met een maximumsnelheid van 30 km/u. Deze weg is daarom alleen meegenomen in het kader van de cumulatieve geluidbelasting.

Industrielawaai

Gezoneerde industrieterreinen hebben een vaste geluidzone die wordt vastgelegd door middel van een bestemmingsplan. Buiten de geluidszone wordt de voorkeurswaarde van 50 dB(A) niet overschreden. De maximale ontheffingswaarde binnen de geluidszone bedraagt 55 dB(A) etmaalwaarde voor nieuwe situaties. In tegenstelling tot weg- en railverkeer wordt voor Industrielawaai niet getoetst aan de Lden waarde maar aan de etmaalwaarde. De dosismaat Lden is voor wegverkeerslawaai en spoorweglawaai met ingang van 1 januari 2007 in de gewijzigde Wgh vastgelegd. Voor Industrielawaai wordt Lden in het kader van de Wgh voorlopig niet ingevoerd.

4.9.2 Resultaten onderzoek

Voor het railverkeer en het wegverkeer is een akoestisch onderzoek uitgevoerd Bijlage 11. Hieruit blijkt dat een hogere waarde is niet nodig is. De hoogst berekende geluidbelasting voor de spoorlijn Utrecht - Arnhem is 51 dB, een hogere waarde is niet nodig en de hoogst berekende geluidbelasting voor de Klinkenbergerweg is 48 dB ook hier is een hogere waarde is niet nodig

Tevens moet voldaan worden aan het gemeentelijke geluidbeleid. Veel gemeenten hebben een door B&W vastgesteld geluidbeleid. De gemeente Ede heeft dit niet, maar in het kader van een "goede ruimtelijke ordening" c.q. "een goed woon- en leefklimaat" heeft de gemeente Ede aangegeven dat:

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

Bij de Gecumuleerde geluidsbelasting is komen de geluidsniveaus boven de 48 dB. Bij vrijwel alle appartementen hebben zonder maatregelen al een geluidluwe gevel. De enige appartementen waarbij dit niet geval is zijn drie appartementen in het noordwesten van het hoogste blok direct aan de Stationsweg. Deze drie appartementen, gelegen boven elkaar op de begane grond, 1e etage en 2e etage, zijn eenzijdig geïoriënteerd naar de Ariënsweg met geluidbelastingen van respectievelijk 51, 50 en 49 dB van deze weg. Hiermee is deze gevel niet als geluidsluw aan te merken zonder nadere maatregelen.

Echter is er in dit model gerekend met een volledig platte gevel, terwijl er in werkelijkheid sprake is van een balkon aan deze gevel waardoor de gevel meer beschut is. Wanneer dit wel wordt meegewogen kan een correctie van 3 dB worden aangehouden. De initiatiefnemer heeft aangegeven de benodigde maatregelen daarvoor toe te passen, dit zijn: een plafondabsorptie en een (dichte) balustrade van 1,5 meter voor deze appartementen te kunnen realiseren. Hiermee komt de geluidsbelasting van de Ariënsweg op de achterliggende gevel van deze appartementen uit op 48 dB, waardoor deze alsnog als geluidsluw kan worden aangemerkt.

De buitenruimten van de appartementen in het blok oostelijk direct aan de Stationsweg worden (na de eerder genoemde maatregelen) als geluidsluw aangemerkt. Dit is niet het geval voor de balkons van de

overige woningen direct aan de Ariënsweg. De initiatiefnemer zal daarom een keuze maken tussen de volgende opties:

- De buitenruimtes op dezelfde manier voorzien van plafondabsorptie en eventueel een verhoogde balustrade als bij de drie appartementen die eerder genoemd werden. Door toepassing van de gevelstructuurcorrectie kunnen deze buitenruimten dan alsnog als geluidsluw worden aangemerkt.
- De eerste mogelijke stap is aanpassing balkons. Als om technische redenen aanpassing niet mogelijk is, dan komt een gemeenschappelijke buitenruimte in beeld. Het realiseren van een gemeenschappelijke geluidluwe buitenruimte, bijvoorbeeld achter de appartementen is dan een mogelijkheid.

Met de eerder genoemde maatregelen zijn ook de slaapkamer allemaal aan een geluidsluwe zijde gelegen.

4.9.3 Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.

4.10 Bedrijven en milieuzonering

4.10.1 Wettelijk kader

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stelt zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering verstaan we het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' uit 2009 gehanteerd. Deze uitgave bevat een lijst, waarin voor een hele reeks van milieubelastende activiteiten (naar SBI-code gerangschikt) richtafstanden zijn gegeven ten opzichte van milieugevoelige functies. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke richtafstand. De richtafstandenlijst gaat uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet zullen worden uitgeoefend, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting, in plaats van de richtafstanden.

De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het bestemmingsplan mogelijk is.

Hoe gevoelig een gebied is voor milieubelastende activiteiten is mede afhankelijk van het omgevingstype. De richtafstanden van de onderstaande richtafstandenlijst gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk' dan wel 'gemengd gebied'.

Milieucategorie	Richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied	Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m

2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Richtafstanden en omgevingstype

Hiernaast gelden ten aanzien van bedrijven die onder de werkingssfeer van de Wet milieubeheer vallen, deze Wet en haar uitvoeringsbesluiten als toetsingskader voor de toegestane bedrijfhinder.

4.10.2 Beoordeling

Gezien de ligging van het plangebied nabij het spoor en de diverse functies in de omgeving zoals kantoor, gemengd, wonen en maatschappelijk kan de omgeving worden gezien als een gemengd gebied.

Het plangebied heeft aan drie zijden bestaande woonbestemmingen. Het transformeren van de huidige bedrijfsopstallen naar wonen zal zorgen voor een verbetering van het woonklimaat in de directe omgeving. Anderszijds zullen bestaande bedrijven in de omgeving in het algemeen al rekening moeten houden met bestaande woningen, waardoor het toevoegen van woningen als gevoelige functie in dit gebied niet zal zorgen voor beperkingen voor de bestaande bedrijven.

Aan de Stationsweg 124, direct aan de overkant van de weg Ariensweg, is een pand met een gemengde bestemming voor wonen en detailhandel gevestigd. Doordat de woning hier direct boven de detailhandelsbestemming is toegestaan wordt de detailhandelfunctie qua overlastgevende activiteiten reeds beperkt door deze woning, de woningen uit dit plan die er verder vanaf liggen zullen dus niet zorgen voor verdere beperkingen van deze detailhandelfunctie.

Aan de overkant van de Stationsweg ligt een parkeerterrein. Voor een parkeerterrein geldt in een gemengd gebied een richtafstand van 10 meter. Het parkeerterrein ligt op circa 15 meter van het plangebied. Daarmee is er dus voldoende afstand tussen het parkeerterrein en de woningen.

4.10.3 Conclusie

Gelet op het voorgaande vormen de milieubelastende functies vanuit het oogpunt van milieuzonering geen belemmering voor de in dit plan besloten ruimtelijke ontwikkeling. Andersom leidt ontwikkeling van de woningen niet tot milieutechnische problemen voor de omliggende milieugevoelige functies. Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is te achten met een goede ruimtelijke ordening.

4.11 Externe veiligheid

4.11.1 Wettelijk kader

Sommige activiteiten brengen risico's op zware ongevallen met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving met zich mee. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. Het gaat daarbij om onder meer de productie, opslag, transport en het gebruik van gevaarlijke stoffen. Dergelijke activiteiten kunnen een beperking opleggen aan de omgeving. Door voldoende afstand tot de risicovolle activiteiten aan te houden kan voldaan worden aan de normen. Aan de andere kant is de ruimte schaars en het rijksbeleid erop gericht de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten. Het ruimtelijk beleid en het externe veiligheidsbeleid moeten dus goed worden afgestemd. De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op de volgende risico's:

- risicovolle (Bevi-)inrichtingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor.

Daarnaast wordt er in de wetgeving onderscheid gemaakt tussen de begrippen kwetsbaar en beperkt kwetsbaar en plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Kwetsbaar en beperkt kwetsbaar

Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen, kinderopvang- en dagverblijven en grote kantoorgebouwen (>1.500 m²). Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kleine kantoren, winkels, horeca en parkeerterreinen. De volledige lijst wat onder (beperkt) kwetsbaar wordt verstaan is in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) opgenomen.

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in een contour van 10^{-6} als grenswaarde. Het realiseren van kwetsbare objecten binnen deze contour is niet toegestaan. Het realiseren van beperkt kwetsbare objecten binnen deze contour is in principe ook niet toegestaan. Echter, voor beperkte kwetsbare objecten is deze 10^{-6} contour een richtwaarde. Mits goed gemotiveerd kan worden afgeweken van deze waarde tot de 10^{-5} contour.

Het groepsrisico is gedefinieerd als de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Het groepsrisico wordt niet in contouren vertaald, maar wordt weergegeven in een grafiek. In de grafiek wordt de groepsgrootte van aantallen slachtoffers (x-as) uitgezet tegen de cumulatieve kans dat een dergelijke groep slachtoffer wordt van een ongeval (y-as). Voor het groepsrisico geldt geen grenswaarde, maar een zogenaamde oriëntatiewaarde. Daarnaast geldt voor het groepsrisico een verantwoordingsplicht. Het bevoegd gezag moet aangeven welke mogelijkheden er zijn om het groepsrisico in de nabije toekomst te beperken, het moet aangeven op welke manier hulpverlening, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid zijn ingevuld. Het bevoegd gezag moet tevens aangeven waarom de risico's verantwoord zijn, en de veiligheidsregio moet in de gelegenheid zijn gesteld een brandweeradvies te geven. Hierbij geldt hoe hoger het groepsrisico, hoe groter het belang van een goede groepsrisicoverantwoording.

Risicovolle (Bevi-)inrichtingen

Voor (de omgeving van) de meest risicovolle bedrijven is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van belang. Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor mensen buiten de inrichting. Het Bevi is opgesteld om de risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven, te beperken. Het besluit heeft tot doel zowel individuele als groepen burgers een minimaal (aanvaard) beschermingsniveau te bieden. Via een bijhorende ministeriële regeling (Revi) worden diverse veiligheidsafstanden tot kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten gegeven. Aanvullend op het Bevi zijn in het Vuurwerkbesluit en het Activiteitenbesluit (Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer) veiligheidsafstanden genoemd die rond minder risicovolle inrichtingen

moeten worden aangehouden.

Vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Met betrekking tot het beleid en de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de Structuurvisie buisleidingen van belang. Deze structuurvisie bevat een lange termijnvisie op het buisleidingentransport van gevaarlijke stoffen.

Het Bevb en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. Op basis van het Bevb wordt het voor gemeenten verplicht om bij de vaststelling van een bestemmingsplan, op basis waarvan de aanleg van een buisleiding of een kwetsbaar object of een risicoverhogend object mogelijk is, de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico in acht te nemen en het groepsrisico te verantwoorden.

Vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor

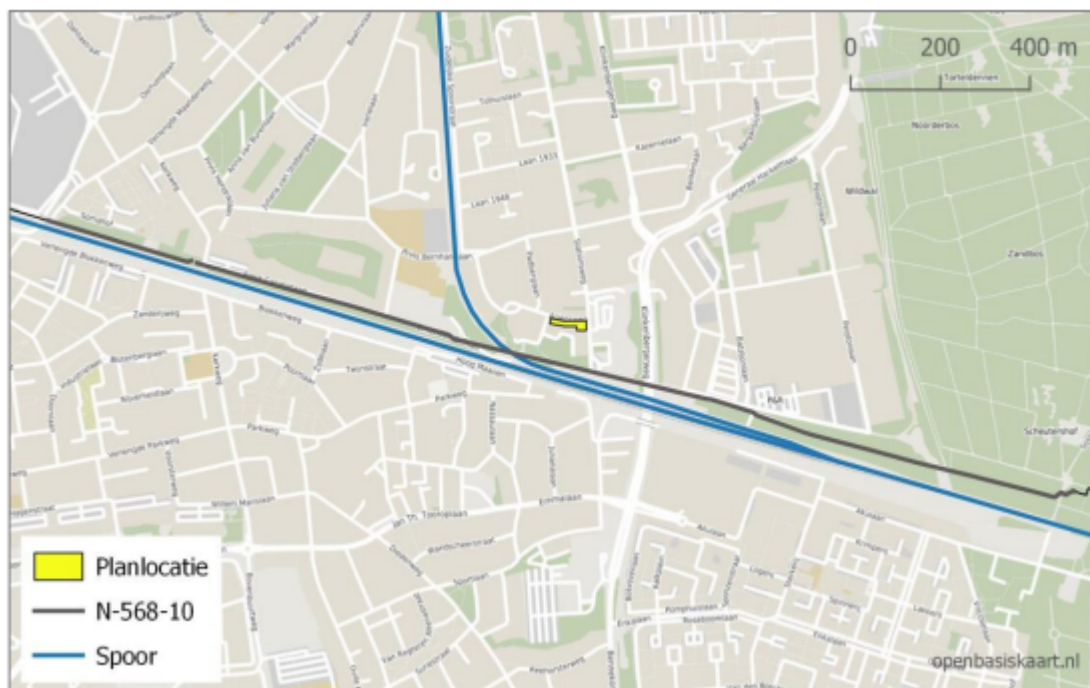
Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) stelt regels aan transportroutes en de omgeving daarvan. Zo moet een basisveiligheidsniveau rond transportassen (plaatsgebonden risico) en een transparante afweging van het groepsrisico worden gewaarborgd.

Als onderdeel van het Bevt is op 1 april 2015 tevens het basisnet in werking getreden. Het basisnet verhoogt de veiligheid van mensen die wonen of werken in de buurt van rijksinfrastructuur (auto-, spoor- en vaarwegen) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In de regeling ligt vast wat de maximale risico's voor omwonenden mogen zijn. Die begrenzing was er tot nu toe niet. Bovendien zorgt het basisnet ervoor dat gevaarlijke stoffen tussen de belangrijkste industriële locaties in Nederland en het buitenland vervoerd kunnen blijven worden.

Indien een bestemmingsplan betrekking heeft op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 m van een (basisnet)transportroute voor gevaarlijke stoffen, moet in de toelichting ingegaan worden op de dichtheid van personen in het invloedsgebied van de transportroute op het tijdstip waarop het plan wordt vastgesteld. Hierbij moet rekening worden gehouden met de personen die a) in dat gebied reeds aanwezig zijn, b) in dat gebied op grond van het geldende bestemmingsplan redelijkerwijs te verwachten zijn en c) de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen in het gebied waarop dat plan betrekking heeft.

4.11.2 beoordeling

Initiatiefnemer is voornemens om een appartementencomplex te bouwen aan de Ariënsweg in Ede. De locatie ligt binnen het invloedsgebied van hogedruk aardgasleiding N-568-10 van Gasunie. Voor een goede ruimtelijke onderbouwing is inzicht in de externe veiligheidsrisico's nodig. Daarom is een onderzoek naar de risico's uitgevoerd (Bijlage 12).



Planlocatie en aardgasleiding

Spoorlijn Arnhem – Veenendaal-de Klomp ligt op ca. 115 m van de planlocatie, spoorlijn Arnhem – Lunteren op ca. 100 m. Deze spoorlijnen vallen onder 'alle overige hoofdspoorwegen' van de Regeling Basisnet wat betekent dat er geen structureel vervoer van gevaarlijke stoffen over wordt verwacht [3]. Een groepsrisicoberekening kan achterwege blijven (artikel 14, lid 3 [3]). Deze risicobron kan verder buiten beschouwing blijven.

Overige relevante risicobronnen zijn conform de EV-Signaleringskaart niet aanwezig.

Plaatsgebonden risico aardgasleiding

De berekening heeft niet geleid tot een PR 10-6 contour. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de ontwikkeling.

Groepsrisico aardgasleiding

De planlocatie ligt buiten de 100% letaliteitscontour en het groepsrisico is kleiner dan 10% van de oriëntatiewaarde. Volstaan kan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Belemmeringenstrook aardgasleiding

De planlocatie ligt buiten de belemmeringenstrook.

Verantwoording groepsrisico

In het plangebied komen woningen, hierin kunnen beperkt zelfredzame personen aanwezig zijn, maar over het algemeen geldt dat hier zelfredzame personen wonen dan wel samen met zelfredzame personen. Ook kunnen mensen over de galerij aan 2 kanten wegvlugten indien nodig.

4.11.3 Conclusie

Er bestaat vanuit het thema externe veiligheid geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.12 Kabels en leidingen

Planologisch relevante leidingen en hoogspanningsverbindingen dienen te worden gewaarborgd. Tevens dient rond dergelijke leidingen rekening te worden gehouden met zones waarbinnen mogelijke beperkingen gelden. Planologisch relevante leidingen zijn leidingen waarin de navolgende producten worden vervoerd:

- gas, olie, olieproducten, chemische producten, vaste stoffen/goederen;
- aardgasleidingen afhankelijk van druk;
- defensiebrandstoffen;
- warmte en afvalwater, ruwwater of halffabricaat voor de drink- en industriewatervoorziening met een diameter groter of gelijk aan 18 inch.

Uit de toelichting en verbeelding van bestemmingsplan 'Maanderweg e.o.' is op te maken dat er geen planologisch relevante kabels en leidingen in het plangebied of in de directe omgeving daarvan aanwezig zijn.

Voor de verdere realisatie van het plan zal indien nodig een KLIC-melding gedaan worden om te achterhalen of er relevante kabels en leidingen in het plangebied of in de directe omgeving daarvan aanwezig zijn.

4.13 Water

4.13.1 Inleiding

Water en ruimtelijke ordening hebben veel met elkaar te maken. Aan de ene kant is water één van de sturende principes in de ruimtelijke ordening en kan daarmee beperkingen opleggen aan het ruimtegebruik zoals locaties voor stadsuitbreiding. Aan de andere kant kunnen ontwikkelingen in het ruimtegebruik ongewenste effecten hebben op de waterhuishouding.

Op Europees en nationaal niveau heeft water een eigen plaats gekregen in de ruimtelijke besluitvorming via de verplichte 'watertoets'. Een watertoets geeft aan wat de gevolgen zijn van een ruimtelijk plan voor de waterhuishouding in het betreffende gebied. Zo'n waterparagraaf moet sinds 1 januari 2003 worden opgenomen in de toelichting bij ruimtelijke plannen. Doel van de watertoets is de relatie tussen planvorming op het gebied van de ruimtelijke ordening en de waterhuishouding te versterken.

Een watertoets is verplicht als het gaat om een functieverandering en/of bestemmingswijziging. Op basis van informatie en randvoorwaarden vanuit waterbeheerder, het waterbeleid en relevante bodemgegevens worden de verschillende wateraspecten uitgewerkt in een waterparagraaf. De waterparagraaf beschrijft het huidige watersysteem alsmede de mogelijkheden en randvoorwaarden voor het toekomstig watersysteem. De waterparagraaf wordt afgestemd met de waterbeheerder.

4.13.2 Beleidskader

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding. Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor onderhavige ontwikkeling relevante nota's.

Europa

Met ingang van december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht geworden. In het kader van de Kaderrichtlijn worden kwaliteitseisen gesteld, gericht op het beschermen en verbeteren van de aquatische ecosystemen (verplichting per stroomgebied). Deze richtlijn stelt als norm dat

oppervlaktewateren binnen 15 jaar na inwerkingtreding moeten voldoen aan een 'goede ecologische' toestand (GET). Voor kunstmatige wateren, zoals de meeste stadswateren, geldt dat de oppervlaktewateren minimaal moeten voldoen aan een 'goed ecologisch potentieel' (GEP). Inmiddels zijn de GEP-normen per stroomgebied uitgewerkt.

Rijk

De Waterwet, die in werking is getreden in 2009, regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Op grond van deze wet moeten de provincies één of meer regionale waterplannen vaststellen die wat betreft de ruimtelijke aspecten de status van provinciale structuurvisie hebben. De Waterwet schrijft eveneens voor dat elke zes jaar een nieuw Nationaal Waterplan uitgebracht wordt. Op 10 december 2015 is het Nationaal Waterplan 2 (NWP2) vastgesteld. Het NWP2 is opgesteld vanuit het perspectief om een nationale Omgevingsvisie te ontwikkelen richting 2018 conform de Omgevingswet in wording. Het NWP2 geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Met dit NWP2 zet het kabinet een volgende ambitieuze stap in het robuust en toekomstgericht inrichten van ons watersysteem, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart. Het beleid en de maatregelen in het nieuwe Nationaal Waterplan dragen bij aan het vergroten van het waterbewustzijn in Nederland.

Gemeente

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. Hierbij gelden voor infiltratie in de ondergrond de bergingseisen van de gemeente. 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.

4.13.3 Watertoets

Om het voornemen te toetsen is de digitale watertoets van het waterschap uitgevoerd. Het resultaat is als bijlage bijgevoegd (bijlage 13). Op basis van de watertoets zijn er geen belemmeringen voor het initiatief. Tevens blijkt dat binnen het gehele plan het aantal vierkante meters verharding niet toeneemt.

Vuilwater

Het vuilwater uit het plangebied kan worden aangesloten op de bestaande gemengde riolering. Hierover worden nadere afspraken gemaakt met de gemeente.

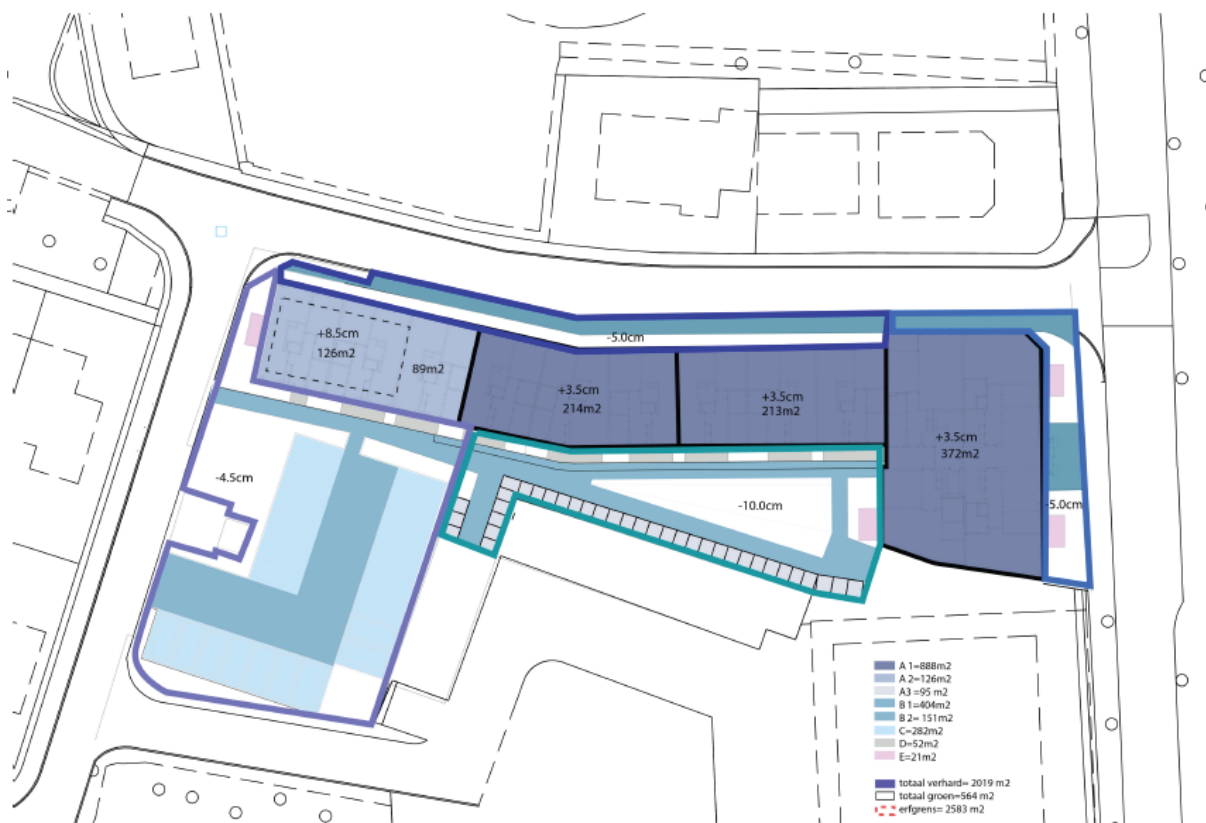
Hemelwater

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 40 mm, 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 groene berging of wadi. Ondergrondse oplossingen zijn onder voorwaarden ook toepasbaar. Deze voorzieningen moeten worden aangelegd boven de GHG (Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand).

Het totale verharde oppervlak bestaat uit:

- 433 m² voor verharding van wegen en paden
- 282 m² voor parkeerplaatsen (evt. waterdoorlatende bestrating)
- 1014 m² aan oppervlakte van gebouwen.

Het voornemen is om het dak als waterberging te gebruiken, de constructie is hier stevig genoeg voor en op deze wijze kan het water effectief opgevangen worden. Andere opties zijn het toepassen van halfopen verharding en het verlagen van de groeninpassing ten opzichte van de bestrating zodat dit ook een waterbergingsfunctie kan vervullen. Een waterberekening zal aan moeten tonen welke de uiteindelijke (combinatie) van bovenstaande opties voldoet om de gewenste waterberging te realiseren. Onderstaand is de mogelijk waterberging weergegeven (zie ook Bijlage 14).



4.13.4 Conclusie

Vanuit het aspect water zijn er geen belemmeringen voor onderhavig initiatief. Het waterschap adviseert positief over het voornemen.

4.14 Duurzaamheid

4.14.1 Duurzame leefomgeving

Een duurzame leefomgeving is belangrijk voor het goed functioneren van de natuur en mens. Voor ruimtelijke ontwikkelingen is het van belang te werken aan instandhouding en/of verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en moet schade en overlast voorkomen worden. Daarbij moet rekening worden gehouden met toekomstige veranderingen, verwachtingen en onzekerheden; denk daarbij aan klimaatveranderingen. Goede stedenbouwkundige plannen en bouwplannen geven hieraan een passende invulling. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in klimaatbestendigheid en energietransitie.

4.14.2 Klimaatbestendigheid

Klimaatverandering is merkbaar en heeft steeds meer een effect op ons dagelijks leven. De zomers worden heter, langer en droger, en áls er regen valt dan komt die vaak in grote hoeveelheden. De winters worden warmer en natter. Dit heeft effect op het woon- en leefklimaat door hittestress, periodes van droogte en een verandering van de biodiversiteit. Door met het stedenbouwkundig plan en bouwplan rekening te houden met het veranderende klimaat, kan overlast worden voorkomen en is er sprake van een klimaatbestendige ontwikkeling.

4.14.3 Klimaatadaptatie

Gemeentelijk beleid

De hoofdlijnen van het klimaatadaptatiebeleid binnen de gemeente Ede staan beschreven in het Programma Klimaatadaptatie. Uitgangspunt is het reduceren van kwetsbaarheden ten gevolge van klimaatverandering. Het betreft hier risico's als effect van extreme neerslag, extreme hitte en extreme droogte.

Het klimaatadaptatiebeleid biedt doormiddel van onderstaande kaders een uitgangspunt voor een toekomstbestendige stad:

- Wateroverlast wordt, wanneer mogelijk, voorkomen door het realiseren van voldoende bergingsruimte om extreme neerslag tijdelijk op te vangen en vertraagd af te voeren;
- Neerslag wordt zoveel en waar mogelijk op de plek van inslag geïnfiltreerd ter voorkomen van droogte en wateroverlast;
- Onnodige opwarming van publieke en private verblijfsruimtes wordt voorkomen en de aanwezigheid van koele plekken in de nabije omgeving wordt gefaciliteerd.

Situatie plangebied

Hitte

Het plangebied is in de bestaande situatie compleet verhard. In de nieuwe situatie zal het plangebied ook grotendeels verhard blijven, echter zullen er wel enkele bomen geplant worden op het parkeerterrein. Op deze manier wordt ook de hitte tijdens de warme dagen verminderd. Ook zal de bestaande haag behouden blijven.

Wateroverlast

Het dak van het nieuwe pand zal dienen voor de opvang en het vasthouden van water. Dit draagt bij aan het voorkomen van wateroverlast. Mogelijk kan de verdamping van het water op warme dagen ook bijdragen aan het beperken van de hitte.

Droogte

Gezien het planvoornemen en de huidige situatie binnen het plangebied is er maar beperkt ruimte om droogte te voorkomen. Door de bestaande groenen haag te behouden en enkele boomplantvakken te creëren wordt het in elk geval niet slechter dan in de huidige situatie.

Conclusie

Vanuit klimaatadaptatie is er geen bezwaar tegen dit plan.

4.14.4 Energietransitie

Nederland heeft de ambitie om in 2050 energieneutraal te zijn en om de uitstoot van CO₂ drastisch te verminderen. Om dit te kunnen realiseren zijn grote en kleine veranderingen nodig: de energietransitie. De omschakeling van het gebruik van fossiele brandstoffen naar meer duurzame vormen van energie is de grootste omslag, maar we zullen er ook bewust van moeten zijn dat we anders moeten gaan kijken naar ons energieverbruik. De energietransitie heeft ook een ruimtelijke inslag: het bestaand stedelijk gebied en buitengebied moeten (steden)bouwkundig worden aangepast en nieuwe ontwikkelingen worden toekomstbestendig ontwikkeld.

Dit kan bijvoorbeeld op de volgende wijzen:

- de woningen zullen voldoen aan het Bouwbesluit en BENG norm ten aanzien van de energieprestatie;
- de woningen worden 'aardgasvrij' gebouwd.

4.14.5 Conclusie

Het aspect duurzaamheid biedt kansen en mogelijkheden voor dit plan. Ten aanzien van bovenstaande wordt opgemerkt dat de woningen zonder gasaansluiting worden opgeleverd.

4.15 M.e.r.-beoordeling

4.15.1 Wettelijk kader

In de Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat op basis van selectiecriteria vastgesteld dient te worden of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zal hebben of niet. Onderdeel D van de bijlage bevat activiteiten, plannen en besluiten waarvoor het maken van een m.e.r.-beoordeling verplicht is. Daarop aanvullend zijn significante negatieve effecten op Natura 2000-gebieden eventueel aanleiding voor een m.e.r.-beoordeling. Voor elke activiteit die genoemd wordt in kolom 1 van onderdeel D van het Besluit m.e.r. moet beoordeeld worden of er sprake is van (mogelijke) nadelige milieugevolgen. Voor activiteiten die onder de drempelwaarde zoals genoemd in kolom 2 van onderdeel D vallen, volstaat een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Deze motivering dient qua inhoud aan te sluiten bij de m.e.r.-beoordeling, maar heeft geen vormvereisten. Voorliggend initiatief kan gezien worden als 'stedelijk ontwikkelingsproject' (D 11.2). De gewenste ontwikkeling blijft ruim onder de drempelwaarde van 2.000 woningen, waardoor een vormvrije m.e.r.-beoordeling volstaat.

In een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient aandacht te worden besteed aan drie criteria die zijn opgenomen in Bijlage III van de Europese richtlijn 'betreffende milieuboordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten'. Dit zijn achtereenvolgens de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van het potentiële effect. De vormvrije m.e.r.-beoordeling is opgenomen in de Bijlage 15.

4.15.2 Conclusie vormvrije m.e.r.-beoordeling

De in Bijlage 15 opgenomen aanmeldingsnotitie gaat nader in op de vraag of er bijzondere omstandigheden zijn vanwege de aard van het voornemen de kenmerken van de omgeving of de impact van het voornemen op de omgeving, die aanleiding geven om een m.e.r.-procedure te doorlopen voor dit bestemmingsplan.

Gezien de kenmerken van de potentiële effecten van het voornemen in combinatie met de kenmerken/gevoeligheid van de omgeving waarin deze optreden, is de impact van het plan op het milieu gering te noemen. Voor een aantal milieuaspecten is echter zeker aandacht nodig om de beoogde aanpassingen op een voor de ruimtelijke ordening en het milieu verantwoorde manier uit te voeren. Dit is in de voorgaande paragrafen van dit bestemmingsplan nader beschreven en wordt daar waar nodig in de planregels geborgd.

Gelet op de kenmerken van het project, de locatie van het project en de kenmerken van de effecten van het project, moet worden geconcludeerd dat het project niet leidt tot milieueffecten van dusdanige omvang dat sprake kan zijn van 'belangrijke nadelige milieugevolgen'. Ook zijn er geen significante effecten te verwachten op een Natura-2000 gebied, waardoor het opstellen van een passende beoordeling niet noodzakelijk is, zie verder ook paragraaf 4.1.2.

Op grond van het ontbreken van belangrijke nadelige milieugevolgen en met het treffen van passende maatregelen (o.a. al in het kader van dit bestemmingsplan), is de conclusie gerechtvaardigd dat "belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten" en dat een volledige m.e.r.-procedure, en daarmee het opstellen van een MER, niet nodig is.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Inleiding

In een bestemmingsplan zijn de bouw- en gebruiksmogelijkheden voor een bepaald gebied opgenomen. Het onderhavige bestemmingsplan regelt de inrichting van het gebied op hoofdlijnen door de gronden te beleggen met een bestemming. Het juridische deel van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding (kaart) in samenhang met de regels. In dit hoofdstuk wordt het juridische deel van het bestemmingsplan nader toegelicht.

De regels en verbeelding zijn opgesteld conform de RO-standaarden 2012, waarbij in het bijzonder het IMRO 2012 (Informatiemodel Ruimtelijke Ordening) en de SVBP 2012 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen) van belang zijn. Voor de regels zijn de bronregels van de gemeente Ede gehanteerd.

Het bestemmingsplan 'Ede, Stationsweg 124a' bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting met behorende bijlagen. De verbeelding en de regels tezamen vormen het juridisch bindende deel van het plan. Verbeelding en regels dienen te allen tijde in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding krijgen alle gronden binnen het plangebied een bestemming. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. De juridische betekenis van deze bestemmingen en aanduidingen zijn terug te vinden in de regels. Een gedeelte van de informatie op de verbeelding heeft geen juridisch betekenis, maar is slechts opgenomen om de leesbaarheid van en oriëntatie op de verbeelding te vergroten, zoals een kadastrale/BGT ondergrond. Alle letters, aanduidingen en lijnen worden verklaard in de legenda op de verbeelding.

5.2 Inleidende regels

De inleidende regels bestaan uit de volgende artikelen.

5.2.1 Begrippen

In de begripsregels worden omschrijvingen gegeven van de in het bestemmingsplan gebruikte begrippen. Deze worden opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Alleen die begripsregels worden opgenomen die gebruikt worden in de regels en die tot verwarring kunnen leiden of voor meerdere uitleg vatbaar zijn.

5.2.2 Wijze van meten

Om op een eenduidige manier afstanden en oppervlakten te bepalen, wordt in de 'wijze van meten' uitleg gegeven wat onder de diverse begrippen wordt verstaan. Dit artikel geeft aan hoe de lengte, breedte, hoogte, diepte en oppervlakte e.d. van gronden en bouwwerken wordt gemeten of berekend. Alle begrippen waarin maten en waarden voorkomen worden in dit artikel verklaard. Ten aanzien van de wijze van meten op de verbeelding geldt steeds dat het hart van een lijn moet worden aangehouden. Ook voor de 'wijze van meten' worden in de SVBP 2012 richtlijnen gegeven.

5.3 Bestemmingsregels

5.3.1 Opbouw bestemmingen

De gronden van het gehele plangebied hebben een positieve bestemming. Een positieve bestemming betekent dat het gebruik van de gronden voor de verschillende bestemmingen direct mogelijk is. Bovendien betekent het dat oprichting van gebouwen direct mogelijk is nadat burgemeester en wethouders een omgevingsvergunning hebben verleend, welke dient te voldoen aan onder meer de regels van het bestemmingsplan, het Bouwbesluit en de Bouwverordening. De opbouw van de bestemmingen ziet er in beginsel als volgt uit:

- Bestemmingsomschrijving;
- Bouwregels;
- Nadere eisen;
- Afwijken van de bouwregels;
- Specifieke gebruiksregels;
- Afwijken van de gebruiksregels;
- Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden;
- Omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk;
- Wijzigingsbevoegdheid.

5.3.2 Bestemmingen

Wonen

Deze bestemming betreft de woningen binnen het plangebied. Een woning is bestemd voor de huisvesting van één huishouden (inclusief het bieden van mantelzorg). In de planregels en op de verbeelding zijn de maximale bouwmogelijkheden vermeld.

Tuin

Het gebied voor en naast de woning heeft de bestemming Tuin. Op deze gronden kan het erf worden ingericht. Bebouwing is in principe niet toegestaan. Uiteraard is bebouwing in de vorm van erfafscheidingen wel toegestaan. Parkeren op deze gronden, voor zover gelegen voor de voorgevel van de woning, is niet wenselijk en om die reden expliciet uitgesloten, met uitzondering van daartoe specifiek aangewezen plaatsen. Middels aanduidingen is het parkeren, de bijgebouwen, de balkons en de galerij binnen deze bestemming toegestaan.

Bedrijf - Nutsvoorziening

In het plangebied komt een nutsgebouw voor. Deze zijn veelal vergunningsvrij, zolang het om bescheiden bouwwerken gaat. De nutsvoorziening in het plangebied heeft in het voorliggende bestemmingsplan de bestemming 'Bedrijf - Nutsvoorziening' gekregen. Gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen de op de verbeelding aangegeven bouwvlakken.

5.4 Algemene regels

5.4.1 Anti-dubbeltelregel

Een anti-dubbeltelregel wordt opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein ook nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld. De opgenomen anti-dubbeltelregel is gelijkloidend aan de in het Besluit ruimtelijke ordening voorgeschreven formulering.

5.4.2 Overige algemene regels

Voor het hele plangebied geldt een aantal algemene regels. Het gaat hier om algemene bouw- en gebruiksregels, mogelijkheden om af te wijken van bepaalde, in het bestemmingsplan geregelde, onderwerpen, en procedureregels worden behandeld.

Voorwaardelijke verplichtingen

In de algemene aanduidingsregels is een voorwaardelijke verplichting voor het ingebruik nemen en hebben van de woningen opgenomen om de eisen uit de akoestische rapporten en het natuurinclusieve plan te borgen.

Vrijwaringszone-molenbiotoop

Omdat nabij het plangebied een molen ligt, is op de verbeelding de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone-molenbiotoop' opgenomen. Naast voor de andere daar voorkomende bestemmingen, is dit gebied primair bestemd voor bescherming van de werking van de windmolen, onder andere gelet op de windvang. Hiervoor gelden met betrekking tot het bouwen hoogtebeperkingen. Van de hoogtebeperking is in bepaalde gevallen een afwijking mogelijk. Binnen de gehele zone geldt tevens een aanlegvergunningsstelsel (zie ook paragraaf 4.6).

5.5 Overgangs- en slotregels

5.5.1 Overgangsregel

In deze regels wordt het overangsrecht, zoals voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening en de Wabo, overgenomen.

5.5.2 Slotregel

Als laatste wordt de slotregel opgenomen, ook zoals voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening. Deze regel geeft aan hoe het plan kan worden aangehaald.

Hoofdstuk 6 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

De planontwikkeling komt geheel voor rekening en risico van de initiatiefnemer. De ontwikkeling zal geschieden conform hetgeen bepaald is in de Wet ruimtelijke ordening. De verwezenlijking van het plan is dan ook niet afhankelijk van gemeentelijke investeringen. De kosten voor de ambtelijke afhandeling van de procedure worden verrekend door middel van een overeengekomen anterieure overeenkomst. Voor wat betreft planschade heeft de gemeente met initiatiefnemer een planschadeverhaalsovereenkomst afgesloten. Het plan wordt dan ook economisch haalbaar geacht.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voor onderhavig bestemmingsplan wordt de uniforme voorbereidingsprocedure gevolgd als bedoeld in hoofdstuk 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, in samenhang met het gestelde in de Wet ruimtelijke ordening. Het ontwerp bestemmingsplan wordt conform deze procedure worden gepubliceerd, waarna eenieder gedurende een periode van zes weken in de gelegenheid wordt gesteld om een zienswijze in te dienen.

6.2.1 Overleg met omwonenden

Het initiatief voor participatie en communicatie richting relevante stakeholders ligt bij de initiatiefnemers. Zij hebben hierbij een inspanningsverplichting om zorgvuldige omgevingsdialogen te voeren. De gemeente heeft hierin een regisserende rol, mede vanuit het feit dat het te ontwikkelen perceel grenst aan het projectgebied 'Noordplein'.

In het traject richting het opstellen van voorliggend ontwerpbestemmingsplan hebben de initiatiefnemers - al dan niet samen met de gemeente - vanaf 2021 gesprekken gevoerd met verschillende stakeholders. Denk hierbij aan de molenaar, vertegenwoordigers van het naastgelegen appartementengebouw De Witte Hinde en bewoners van de nabijgelegen woonwijk. Daarbij is naar voren gekomen dat er in zijn algemeen draagvlak bestaat voor de herontwikkeling van het perceel, mede gelet op de staat vanuit het huidige pand ter plaatse. Er zijn in eerste instantie wel zorgen uitgesproken over de hoogte van het nieuwbouwplan: hierop is het plan ingrijpend aangepast. Dit is mede gebeurd om de windvang van de Keetmolen te behouden, wat een ander zorgpunt was. Op basis van de opgehaalde informatie is de inschatting dat er breed draagvlak is voor het uiteindelijke plan.

Om de omwonenden en belanghebbenden in de laatste fase van het bestemmingsplan mee te nemen is op maandag 12 februari 2024 een buurtinformatie gehouden, waarbij de directe omwonenden zijn uitgenodigd. Aangezien er in de achterliggende 5 jaren meerdere gespreksronden hebben plaatsgevonden tussen betrokkenen en (o.a.) KUDO, waarbij betrokkenen zijn meegenomen in de planvorming en waarbij de plannen voortdurend zijn aangepast op basis van de input die vanuit betrokkenen is opgehaald, zijn de voorgenomen nieuwbouwplannen op hoofdlijnen bekend voor betrokkenen. Dit resulteert dat de betrokkenen overwegend positief zijn over de voorgenomen plannen. Men ervaart het als zeer positief dat ondanks de vele uiteenlopende en grote belangen, van omwonenden en de "Keetmolen", toch consensus is gevonden in een ontwerp waar alle betrokkenen zich in kunnen vinden. Omwonenden ervaren het als zeer waardevol dat het getoonde ontwerp, voor de lange termijn in vergaande vorm tegemoet komt aan de belangen van de "Keetmolen" in hun vertrouwde woonomgeving.

6.2.2 Vooroverleg

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

6.2.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan is 6 weken ter inzage gelegd. In die periode kon eenieder een zienswijze indienen. In deze periode zijn vijf zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn beoordeeld en geven aanleiding het ontwerpplan aan te passen. Het gewijzigde bestemmingsplan en de reactie op de ingediende zienswijzen zijn ter vaststelling aan de raad voorgelegd. Hierbij wordt verwezen naar de Nota van Zienswijzen die onderdeel uitmaakt van de toelichting op dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 7 Handhaving

7.1 Algemeen

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

Handhaving bestaat uit drie fasen:

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

7.2 Handhavingsprocedure

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

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

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



kubiek