



TOELICHTING

**Ede, “ENKA, uitwerkingsplan
deelgebied J1”**

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Situering van het plangebied	3
1.3 Geldend bestemmingsplan	4
1.4 Opzet van het bestemmingsplan	4
2. Planbeschrijving	5
2.1 Stedenbouwkundige opzet	5
2.2 Programma	5
2.3 Beeldkwaliteit	5
3. Haalbaarheid van het plan	6
3.1 Inleiding	6
3.2 Beleidskader	6
3.2.1 Provinciaal beleid	6
3.3 Haalbaarheidsaspecten	6
3.3.1 Geluid	6
3.3.2 Luchtkwaliteit	8
3.3.3 Externe veiligheid	9
4. Wijze van bestemmen	13
4.1 Algemeen	13
4.1.1 Wat is een uitwerkingsplan	13
4.1.2 Wro	13
4.1.3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht	13
4.1.4 Bestemmingen en aanduidingen	13
4.1.5 Hoofdstukopbouw van de regels	14
5. Procedure	16
5.1 Zienswijzen	16
5.2 Overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening	16

Toelichting

als bedoeld in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening.

1. Inleiding

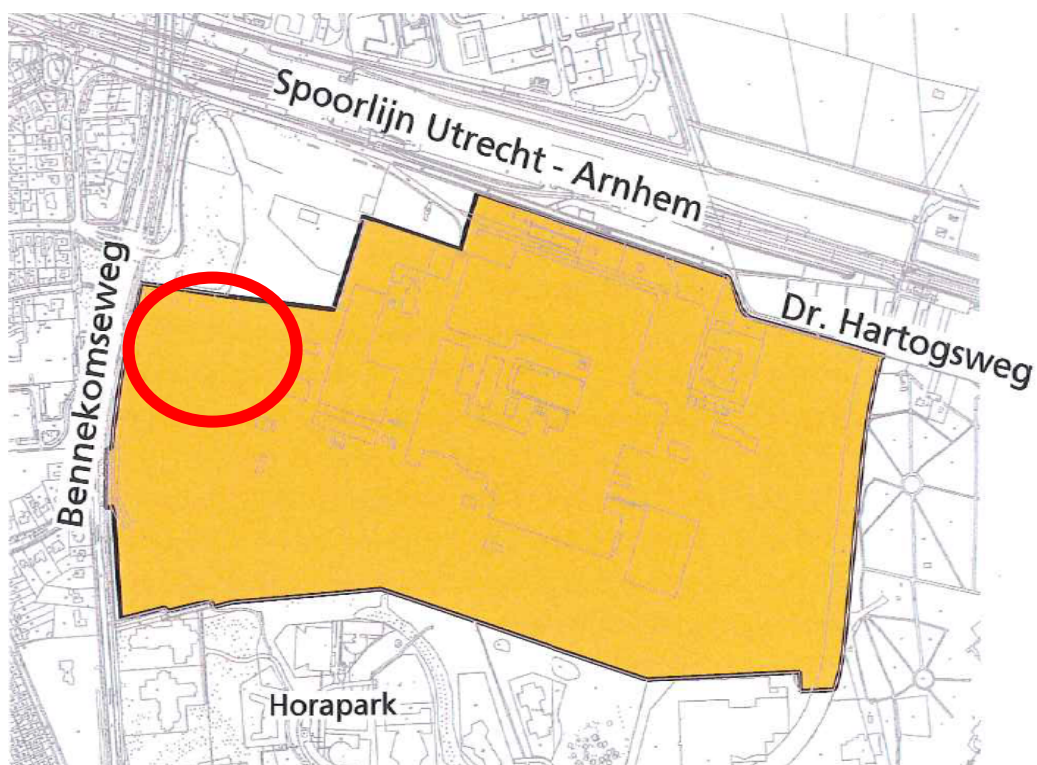
1.1 Aanleiding

Het bestemmingsplan ENKA-terrein maakt de nieuwbouw mogelijk van woningen (totaal circa 1.000 tot 1.300 woningen) en diverse voorzieningen (zoals bijvoorbeeld maatschappelijke en culturele voorzieningen, sportieve en recreatieve voorzieningen, kantoren, horeca) op de gronden gelegen op het voormalige ENKA-terrein aan Dr. Hartogsweg 58 te Ede. De locatie maakt onderdeel uit van een totaalontwikkeling voor het gebied Ede-Oost/spoorzone waarvoor in 2005 een masterplan is opgesteld. Behalve onderhavige locatie wordt het totale gebied van de voormalige kazerneterreinen en de spoorzone in de toekomst herontwikkeld. Dit bestemmingsplan is op 17 september 2009 door de gemeenteraad van Ede vastgesteld.

Het voorliggende uitwerkingsplan is een uitwerking van het bestemmingsplan ENKA-terrein. Er zullen 33 woningen worden gerealiseerd.

1.2 Situering van het plangebied

Het betreft een gebied aan de westzijde van het ENKA-terrein aan de noordzijde van de Enkalaan en de oostzijde van de Bennekomseweg.



Figuur 1: Ligging plangebied binnen ENKA-terrein

1.3 Geldend bestemmingsplan.

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan ENKA-terrein, zoals dat is vastgesteld door de gemeenteraad van Ede op 17 september 2009.

Op grond van het vigerende bestemmingsplan ligt er op het betreffende plangebied de bestemming "Wonen- uit te werken". Deze gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen;
- b. aan-huis-verbonden beroepen;
- c. kantoren en/of praktijkruimten aan huis;
- d. wonen in woningen in de zin van bijzondere woonruimtes;
- e. kinderdagverblijven;
- f. tuinen, erven en verhardingen;
- g. garageboxen;
- h. voorzieningen voor verkeer en verblijf;
- i. ondergrondse en bovengrondse parkeervoorzieningen;
- j. bos;
- k. groenvoorzieningen;
- l. speelvoorzieningen;
- m. nutsvoorzieningen;
- n. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- o. brandveiligheidsvoorzieningen en blusvoorzieningen;
alsmede:
- p. ter plaatse van de aanduiding "**cultuurhistorische waarden**" dan wel "**specifieke bouwaanduiding - monumenten**" voor de instandhouding en bescherming van de cultuurhistorische waarden van de gebouwen;
- q. ter plaatse van de aanduiding "**groen**" voor de instandhouding en bescherming van de landschappelijke en natuurlijke waarden van de aanwezige groenelementen;
- r. ter plaatse van de aanduiding "**waardevolle boom**" voor de instandhouding en bescherming van de natuurlijke en cultuurhistorische waarden van de aanwezige boombeplanting.

Het bestemmingsplan

De naamgeving van de bestemmingen voldoet aan de standaarden uit de SVBP 2008. Voor de inhoud van de bestemmingen is aansluiting gezocht bij het moederplan.

De verschillende aanduidingen en dubbelbestemmingen uit het moederplan, zijn indien juridisch noodzakelijk en/of voor het garanderen van de haalbaarheid of behoud van waardevolle elementen, in de regels en op de verbeelding overgenomen.

1.4 Opzet van het bestemmingsplan

Dit uitwerkingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. Deze toelichting is opgebouwd uit vijf hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 de bestaande ruimtelijke en functionele situatie in het plangebied beschreven.

Daarnaast komen in dit hoofdstuk de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen aan bod door middel van een planbeschrijving. Hoofdstuk 3 gaat in op de haalbaarheid van het plan.

Vanwege het feit dat het hier een uitwerkingsplan betreft kan grotendeels worden verwezen naar het moederplan. In hoofdstuk 4 wordt de opzet van het plan en de wijze van bestemmen behandeld. Hoofdstuk 5 tenslotte is gereserveerd voor de resultaten van de procedure.

2. Planbeschrijving

2.1 Stedenbouwkundige opzet

Deelgebied J is onderdeel van de planontwikkeling op het ENKA-terrein. In het Stedenbouwkundig plan zijn de basisuitgangspunten en kaders voor het ENKA-terrein aangegeven. Het Carré, het oorspronkelijke fabriekscomplex, wordt in het plan opgenomen als een fabriek binnen de fabriek, waardoor het verleden zichtbaar en tastbaar in het heden een voortbestaan krijgt. Het Carré komt vrij in de ruimte te liggen door een bebouwingsvrije zone rondom die de betekenis van het complex voor het hele ENKA-terrein tot zijn recht laat komen. Het terrein wordt verankerd in de omgeving, er komen routes die de verbinding met de omliggende gebieden leggen. De aanwezige landschappelijke kwaliteiten en groen worden geïntegreerd in de plannen, bestaande boomgroepen en waardevolle bomen worden gehandhaafd en overgangen naar bosrijke gebieden worden met respect vormgegeven. Er ontstaan vier ruimtelijke eenheden, de stedelijke spoorzone, Het Carré, de Hofjes en het Boswonen.

In het stedenbouwkundig plan maakt deelgebied J onderdeel uit van de Spoorzone. In de actuele planvorming vormt deelgebied J een eigen ruimtelijke eenheid met de hoofdfunctie wonen. Het grenst aan de Spoorzone, aan het Carré en aan woongebied de Hofjes. In de ruimtelijke hoofdopzet wordt het deelgebied gevormd door een vrij gesloten bebouwingswand aan de randen en een meer open verkaveling rond een groene ruimte binnenin.

Deelgebied J wordt gefaseerd uitgevoerd en de verkaveling van het hele deelgebied is nog niet uitgekristalliseerd. In dit uitwerkingsplan wordt alleen de zuidelijke wand van de ruimtelijke eenheid planologisch mogelijk gemaakt.

Het plan bestaat uit 33 grondgebonden woningen, gelegen aan de laan. Zij vormen de zuidelijke entree van de Enka, en begeleiden de hoofdontsluitingsroute met een duidelijke wand die bestaat uit drie bouwblokken.

De woningen worden ontsloten vanaf de Bennekomseweg via de zuidelijke ontsluitingsroute, die voor het eerste deel een 50km/u weg is. Binnen het plangebied zijn de wegen 30km/u wegen, waar de auto te gast is en de fietsers op de rijbaan fietsen. De woningen worden via een deel van de ring, die in de toekomst rond de wijk zal lopen, ontsloten. Deze ring ontsluit de parkeercoffers aan de randen waardoor een ontspannen woonsfeer ontstaat. Langs de ring, die van de hoofdroute gescheiden wordt door een robuuste groenstrook, kan ook geparkeerd worden.

2.2 Programma

Het bestemmingsplan biedt ruimte voor 33 grondgebonden woningen in de sociale woningcategorie. Hiervoor zijn 48 parkeerplaatsen nodig.

In de eindsituatie is er rekening gehouden de aanleg van een grotere speelplek, centraal in de wijk. Tijdelijk is er voldoende informele ruimte om te spelen op het terrein direct achter de woningen.

2.3 Beeldkwaliteit

In accent, schaal en verschijningsvorm sluit de bebouwing aan bij de sfeer langs de hele laan. Langs de laan wordt de beeldwaarde gezocht in de beeldkarakteristiek van de historische fabriek. Dit beeld wordt vertaald in statigheid, rustig en eenvoudige staande raamritmes, eenvoudig materiaalgebruik, metselwerkdetails. De koppen van de bouwblokken vormen een verbijzondering, bij de entree aan de Bennekomseweg vormt de bebouwing een verbijzondering in accent, en aanvullend in detaillering of kleur. In het beeldkwaliteitplan worden de uitgangspunten voor beeldkwaliteit verder uitgewerkt.

3. Haalbaarheid van het plan

3.1 Inleiding

In de toelichting van het moederplan 'ENKA-terrein' is uitvoerig gemotiveerd dat de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gebieden, past binnen de beleidskaders van de gemeente Ede en de hogere overheden. Daar waar sinds de inwerkingtreding van het moederplan nieuw beleid van toepassing is, wordt dit in onderstaande besproken.

3.2 Beleidskader

3.2.1 Provinciaal beleid

Kwalitatief Woonprogramma 2010-2019 (KWP3)

Gedeputeerde Staten van Gelderland heeft op 12 januari 2010 het nieuwe Kwalitatief Woonprogramma 2010-2019 (KWP3) vastgesteld. De provincie, de woningcorporaties, de gemeenten en de regio's in Gelderland hebben met elkaar afspraken gemaakt over de woningvoorraad voor de komende tien jaar. De partijen willen er voor zorgen dat het woningaanbod in iedere regio van Gelderland ook in de toekomst goed aansluit bij de behoefte van de inwoners. In het programma zijn de afspraken vastgelegd.

Deze afspraken kwamen tot stand door een goede en intensieve samenwerking met de regio's, de gemeenten en de woningcorporaties. Om het woningaanbod zo goed mogelijk af te stemmen op de vraag is in het KWP3 rekening gehouden met de ontwikkelingen in de bevolkingsopbouw en in de woningmarkt. In de praktijk betekent dit dat voornamelijk goedkopere woningen moeten worden gebouwd, bij voorkeur op binnenstedelijke locaties. Bouwen op grote nieuwbouwlocaties buiten de stad of het dorp (zoals Vinexlocaties) is steeds minder nodig. In het Kwalitatief Woonprogramma gaat het nadrukkelijk niet alleen om de aantallen te bouwen woningen. Er is bij de inwoners een grote behoefte aan goedkopere woningen. Daarom zijn ook afspraken gemaakt over de aantallen betaalbare woningen. Er wordt ook rekening gehouden met een steeds groter wordende groep ouderen die het liefst zelfstandig wil blijven wonen.

Verder zijn ook afspraken over de verhouding koop-huur. Voor het eerst zijn in het KWP3 ook afspraken gemaakt over de aantallen te bouwen woningen voor de komende drie jaar. Dit heeft te maken met de grote problemen waar de bouw op dit moment mee kampt. De provincie biedt de gemeenten ondersteuning in het maken van die keuzes, om met het oog op morgen te kunnen blijven bouwen. In deze tijd van recessie moeten gemeenten immers keuzes maken en prioriteiten stellen. Het is een onmogelijke opgave om alle bouwplannen uit te kunnen voeren.

3.3 Haalbaarheidsaspecten

Omdat het voorliggende plan een uitwerking van het bestemmingsplan "ENKA-terrein" betreft, kan het onderzoek naar de haalbaarheid van het plan achterwege blijven en kan korthedshalve verwezen worden naar het hoofdstuk 3 "Onderzoek" uit genoemd bestemmingsplan. Daar waar sinds de inwerkingtreding van het moederplan nieuwe onderzoeken zijn verricht, of onderzoeken zijn geactualiseerd worden deze wel in het onderstaande besproken. Het betreft de onderdelen 'geluid, luchtkwaliteit' en 'externe veiligheid'.

Voor het overige kan worden opgemerkt, dat zich geen nieuwe te onderzoeken haalbaarheidsaspecten met betrekking tot het voorliggende plan hebben voorgedaan, welke als relevant zouden moeten worden aangemerkt, in die zin, dat het onderzoek verder zou moeten worden uitgebreid en/of geactualiseerd.

3.3.1 Geluid

Wettelijk kader

Sinds het eind van de jaren zeventig vormt de Wet geluidhinder (Wgh) een belangrijk juridisch kader voor het Nederlandse geluidsbeleid. Deze wet biedt onder andere geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï en industrielawaaï door middel van zonering. De Wgh is daarom sterk gelinkt

aan de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

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

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

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

Industrielawaai

Op het ENKA-terrein worden geen bedrijfsmatige zoneringsplichtige activiteiten meer uitgevoerd. Het terrein is met de vaststelling van Bestemmingsplan ENKA-terrein gedezoneerd. De op het terrein aanwezige warmtekrachtkoppeling is inmiddels ontmanteld. Het aspect Industrielawaai vormt derhalve geen belemmering voor de realisatie van woningen binnen deelgebied J1.

Railverkeerslawaaï

Deelgebied J1 ligt op een afstand van circa 370 meter deels binnen de 400 meter brede geluidszone van de spoorlijn Utrecht-Arnhem. Daarom is onderzoek uitgevoerd naar railverkeerslawaaï ter plaatse van de te realiseren woningen. De onderzoeksresultaten staan beschreven in het rapport met kenmerk E12.007 van 1 juni 2012.

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de geluidsbelasting van alle woningen binnen deelgebied J1 voldoet aan de wettelijke voorkeurswaarde. In de toekomst zal de geluidsbelasting vanwege de spoorlijn overigens verder afnemen door de geluidafschermdende werking van de bebouwing die binnen de nog te ontwikkelen deelgebieden gaat worden gerealiseerd en het geluidsscherm dat langs het spoor komt te staan.

Geconcludeerd wordt dat het aspect railverkeerslawaaï geen belemmering vormt voor het vaststellen van het uitwerkingsplan voor deelgebied J1.

Wegverkeerslawaaï

Deelgebied J1 ligt (deels) in de geluidszone van de Bennekomseweg (gaat in de toekomst onderdeel uitmaken van de Parklaan) en de zuidelijke en noordelijke ontsluitingsweg (westelijke deel met 50 km/uur-regime) van het ENKA-terrein. De invloed van deze wegen op het deelgebied is daarom onderzocht (rapport met kenmerk E12.007 van 1 juni 2012).

Uit de onderzoeksresultaten volgt dat ter plaatse van de 7 meest westelijk geprojecteerde woningen de voorkeurswaarde vanwege de Bennekomseweg wordt overschreden. De geluidsbelasting bedraagt ten hoogste 56 decibel. Ter plaatse van de overige woningen voldoet de geluidsbelasting vanwege de Bennekomseweg wel aan de voorkeurswaarde. Vanwege het verkeer over de zuidelijke ontsluitingsweg van het ENKA-terrein (50 km/uur-gedeelte) wordt bij alle 33 woningen de voorkeurswaarde overschreden. De geluidsbelasting ligt tussen de 52 en 54 decibel. Voor beide wegen wordt ter plaatse van alle wegen wel voldaan aan de maximale ontheffingswaarde.

Aangezien de voorkeurswaarde vanwege de Bennekomseweg (bij 7 woningen) en de zuidelijke ontsluitingsweg (bij alle 33 woningen) wordt overschreden is onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn om het geluidsniveau terug te dringen tot de voorkeurswaarde. Voor de Bennekomseweg geldt dat het maatgevende deel van het traject nabij het plangebied reeds in geluidsarm asfalt wordt uitgevoerd. Voor de zuidelijke ontsluitingsweg is het vanuit het oogpunt van levensduur en onderhoud niet wenselijk om een geluidreducerende deklaag toe te passen. Het middels geluidsschermen terugdringen van de geluidsbelasting ten gevolge van de Bennekomseweg (Parklaan) en de zuidelijke ontsluitingsweg op de woningen is vanuit stedenbouwkundig, landschappelijke en verkeerskundig oogpunt en vanuit het oogpunt van (verkeers)veiligheid niet wenselijk.

Burgemeester en wethouders maken gezien het bovenstaande gebruik van de bevoegdheid tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege wegverkeerslawaaï voor de woningen. De hogere waarde procedure wordt parallel aan de procedure voor het uitwerkingsplan gevoerd.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de aspecten weg- en railverkeerslawaaï geen onoverkomelijke belemmering vormen voor het vaststellen van het uitwerkingsplan voor deelgebied J1 van het ENKA-terrein. Gelijkoplopend met de planprocedure zal een hogere waarde procedure worden gevoerd. In de realisatiefase van het project dient voldoende aandacht te worden besteed aan de geluidwering van de gevels van de woningen.

3.3.2 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

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

Beschouwing deelgebied J1

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

Dit wil echter niet zeggen dat er lokaal geen effecten zullen zijn. Daarom is voor het ENKA-terrein en de overige ontwikkelingen van Ede Oost (Veluwe Poort) een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd (Arcadis, kenmerk B02013/CE9/011/000030, 21 januari 2009).

In het onderzoek worden de concentraties van luchtverontreinigende stoffen berekend, waarbij voor de wegen de nieuwste ontwikkelingen zijn meegenomen. In het onderzoek zijn de peiljaren 2015 en 2020 zonder en met planontwikkeling betrokken. De berekeningen zijn uitgevoerd met de verkeersintensiteiten van 2015 en 2020 met bijbehorende emissies en achtergrondconcentraties voor deze twee peiljaren. De berekeningen zijn uitgevoerd voor alle belangrijke wegen binnen de grenzen van de gemeente Ede.

Het doel van het luchtkwaliteitsonderzoek is het toetsen van de luchtkwaliteit langs de wegen in en rond het plangebied aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). Het luchtkwaliteitsonderzoek is er op gericht in kaart te brengen of er overschrijdingen van de grenswaarden optreden na realisatie van de planontwikkelingen aan de oostzijde van Ede.

Uit de resultaten voor de peiljaren 2015 en 2020 blijkt dat de jaargemiddelde concentratie voor stikstofdioxide (NO₂) voldoet aan de normen voor zowel de binnenstedelijke- als buitenstedelijke situaties. Ook wordt voldaan aan de normen voor fijn stof (PM₁₀). De grenswaarde van 40 µg/m³ als jaargemiddelde concentratie van beide stoffen wordt niet overschreden. Ook ligt het aantal overschrijdingsdagen voor fijn stof ruim binnen de normen. De grenswaarde van 35 dagen wordt hierbij niet overschreden.

De planontwikkeling op het ENKA-terrein voorziet al in het realiseren van woningen vanaf 2011. Daarom is ook de huidige situatie voor de luchtkwaliteit van belang. Inmiddels heeft de rijksoverheid de landelijke gegevens van luchtkwaliteit over het jaar 2011 beschikbaar gesteld. Uit deze gegevens blijkt dat langs de Bennekomseweg de grenswaarden van de Wet milieubeheer niet worden overschreden.

Uit het bovenstaande wordt geconcludeerd dat langs geen van de beschouwde wegen voor de peiljaren 2011, 2015 en 2020 een overschrijding van de grenswaarden voor de stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) is geconstateerd. Uit de rekenresultaten blijkt eveneens dat de grenswaarden voor de overige stoffen (benzeen, CO en SO₂) niet worden overschreden.

Conclusie

Luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor de ontwikkelingen binnen Ede-Oost in zijn algemeenheid en het ENKA-terrein in het bijzonder.

3.3.3 Externe veiligheid

Inleiding

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

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

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

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

Wettelijk kader

Het op 27 oktober 2004 in werking getreden Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) regelt hoe een gemeente of provincie moet omgaan met risico's voor mensen buiten een bedrijf als gevolg van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in een bedrijf. Daartoe legt het besluit het plaatsgebonden risico vast en geeft het besluit een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico.

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

De Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen schrijft voor hoe overheden dienen om te gaan met risico's als gevolg van transportassen zoals wegen en spoorwegen.

Weg, water en spoor

Over de wegen binnen en nabij het deelgebied worden geen relevante hoeveelheden gevaarlijke stoffen vervoerd. Ook vervoer van gevaarlijke stoffen per water is in de omgeving van het deelgebied niet aan de orde.

Het deelgebied ligt binnen het invloedsgebied van de spoorlijn Utrecht-Arnhem waar in de huidige situatie transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De resultaten van het nader onderzoek naar de externe veiligheidsrisico's ter plaatse van het deelgebied zijn hieronder weergegeven. Voor de beoordeling vanwege het spoor is gebruik gemaakt van:

- rapport Beleidsvrije Marktverwachting Vervoer Gevaarlijke Stoffen per spoor (Prorail, 2007);
- realisatiegegevens van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor op het traject Utrecht-Arnhem voor het jaar 2009.

Uit analyse van de uitgangspunten en de onderzoeksresultaten blijkt dat op het traject Utrecht-Arnhem in de huidige situatie vervoer van gevaarlijke stoffen (200 wagons brandbare gassen op jaarbasis in 2009) plaatsvindt. In de nabije toekomst komt het transport echter te vervallen vanwege het inwerkingtreden van het Basisnet spoor. Rijk, decentrale overheden, chemische industrieën en vervoerders hebben hierover reeds op 8 juli 2010 een akkoord bereikt. De verwachting is dat dit beleid in 2012 formeel wettelijk zal zijn vastgelegd.

Uit de berekeningen voor de situatie met planontwikkeling en rekening houdend met het vervoer van gevaarlijke stoffen conform de realisatiegegevens voor 2009 volgt dat de 10^{-6} contour van het plaatsgebonden risico het deelgebied niet overlapt. Er wordt voldaan aan de norm voor het PR. Ook blijkt dat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde ligt. Wel neemt het groepsrisico toe als gevolg van de bouw van woningen die middels het uitwerkingsplan worden mogelijk gemaakt binnen het deelgebied.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat voor geen van de aspecten een overlapping van de PR 10^{-6} contour met het deelgebied plaatsvindt. Het groepsrisico overschrijdt nergens de oriëntatiewaarde maar neemt in het geval van het transport over het spoor toe als gevolg van de realisatie van kwetsbare objecten binnen deelgebied J1. In de nabije toekomst komt het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor echter te vervallen vanwege het inwerkingtreden van het Basisnet spoor, waardoor het groepsrisico daalt. De leiding ligt op een zodanige afstand (groter dan de 1%-letaliteitsafstand) dat voldoende afstand in acht wordt genomen tot (beperkt) kwetsbare objecten. Het aspect externe veiligheid vormt dan ook geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling van deelgebied J1.

Advies Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden en afweging

Ten behoeve van bestemmingsplan ENKA-terrein, waarvan voorliggend plan een uitwerking is, heeft de gemeente Ede in 2009 uitgebreid overleg gevoerd met de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden (VGGM, voorheen Hulpverlening Gelderland Midden).

In haar brieven van 23 maart 2009 en 23 juni 2009 heeft Hulpverlening Gelderland Midden het volgende geadviseerd:

- de rapportage externe veiligheid te actualiseren en daarbij uit te gaan van het plaatsvinden van transport gevaarlijke stoffen;
- het groepsrisico te verantwoorden dat toeneemt met het toestaan de ruimtelijke ontwikkeling Enka-terrein;
- in overleg met de brandweer Ede de bereikbaarheid van, en in, het plangebied kritisch te bekijken;
- de bluswatervoorziening nabij het spoor te optimaliseren om daarmee het maatgevend scenario voor wat betreft de blusvoorzieningen voldoende te kunnen bestrijden, en deze te borgen in de voorschriften van het bestemmingsplan;
- de bestemmingen uit het effectgebied uit te sluiten die functies bieden voor groepen met minder valide en/of minder zelfstandige mensen.

Inmiddels is het onderzoek geactualiseerd en is ook inzicht gegeven in de situatie waarin wel gevaarlijke stoffen worden vervoerd over de spoorlijn Utrecht-Arnhem. De mate van zekerheid

dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze spoorlijn komt te vervallen is met het akkoord van 8 juli 2010 tussen betrokken partijen echter toegenomen. De verwachting is dat het Basisnet spoor in 2012 formeel wettelijk zal zijn vastgelegd.

Aangezien ten tijde van de vaststelling van voorliggend uitwerkingsplan het Basisnet spoor naar alle waarschijnlijkheid nog niet is vastgesteld, is het zaak om voor het maatgevende scenario de blusmiddelen op orde te hebben. De regionale brandweer heeft daarvoor in haar adviezen de effectafstanden gegeven. Er dient afgewogen te worden welke blusvoorzieningen nodig zijn voor het maatgevende scenario, evenals de bereikbaarheid voor de brandweer. De mogelijkheid van het realiseren van blusvoorzieningen is opgenomen in bestemmingsplan ENKA-terrein. Deze mogelijkheid dient ook specifiek opgenomen te worden in het uitwerkingsplan voor deelgebied J1.

De gemeente vindt het zogenaamde overgebleven 'restrisico' en de door het plan ontstane verandering van het groepsrisico acceptabel.

4. Wijze van bestemmen

4.1 Algemeen

4.1.1 Wat is een uitwerkingsplan

Een bestemmingsplan heeft een planperiode van 10 jaar. In het bestemmingsplan kunnen directe en indirecte bestemmingen worden opgenomen. Directe bestemmingen uit een bestemmingsplan kunnen bijvoorbeeld verkeers- en groenbestemmingen zijn. Indirecte bestemmingen zijn nader uit te werken bestemmingen, bijvoorbeeld 'Wonen - Uit te werken'. In een uitwerkingsplan worden de indirecte bestemmingen uitgewerkt tot directe bestemmingen die na inwerkingtreding van het uitwerkingsplan ook onderdeel gaan uitmaken van het bestemmingsplan. Een uitwerkingsplan vormt dus uiteindelijk een onderdeel van een bestemmingsplan.

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument voor het voeren van ruimtelijk beleid, maar het is zeker niet het enige instrument. Andere ruimtelijke wetten en regels zoals de Woningwet, de Monumentenwet 1988, de Algemeen Plaatselijke Verordening, de Wet Milieubeheer en de bouwverordening zijn ook belangrijk voor het uitoefenen van ruimtelijke beleid.

4.1.2 Wro

Per 1 juli 2008 is de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening vervangen door de Wet ruimtelijke ordening. In de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening is het overgangsrecht voor bijvoorbeeld in procedure zijnde bestemmingsplannen en uitwerkingsplannen geregeld. Op grond van artikel 9.1.5 van de Invoeringswet geldt dat op een uitwerkingsplan, waarvan het ontwerp binnen één jaar na inwerkingtreding van de nieuwe wet (per 1 juli 2008) ter inzage is gelegd, het recht van toepassing is zoals dat gold voor de inwerkingtreding van de nieuwe wet. Voor onderhavig uitwerkingsplan geldt derhalve dat de Wet ruimtelijke ordening van toepassing is. Daarnaast is aangesloten bij de Standaard Vergelijkbare Bestemmings Plannen van april 2008. In verband met deze gewijzigde regelgeving, wijkt de in dit uitwerkingsplan gehanteerde, bestemmings-systeematiek enigszins af van de systeematiek van het moederplan. Verderop in dit hoofdstuk wordt ingegaan op de in dit uitwerkingsplan gehanteerde systeematiek.

4.1.3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Het doel van deze wet is om te komen tot een samenhangende beoordeling in één procedure van verschillende activiteiten die invloed hebben op de fysieke leefomgeving. De Wabo heeft tot gevolg dat verschillende vergunningen worden verleend in één besluit, de omgevingsvergunning. Ook de thans in de Wet ruimtelijke ordening opgenomen vergunningen en ontheffingen vallen onder de Wabo.

Voor het bestemmingsplan heeft dit gevolgen voor de gebruikte terminologie. Termen als 'bouwvergunning', 'aanlegvergunning', 'sloopvergunning' en 'ontheffing' zijn vervangen door 'omgevingsvergunning ten behoeve van...'.

4.1.4 Bestemmingen en aanduidingen

Op de verbeelding wordt aangegeven welke bestemming de gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in de bijhorende regels worden gegeven. Die toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen op twee manieren nader worden ingevuld:

1. Via een dubbelbestemming.

Een dubbelbestemming is, zoals de naam al zegt, een bestemming die óók aan de gronden wordt toegekend. Voor gronden kunnen dus meerdere bestemmingen gelden. Er geldt altijd één 'enkel' bestemming (dat is dé bestemming) en soms geldt er een dubbelbestemming (soms zelfs meerdere). In de regels van de dubbelbestemming wordt omschreven wat er voor de onderliggende gronden geldt aan extra bepalingen in aanvulling, of ter beperking,

van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen. In voorliggend uitwerkingsplan komen geen dubbelbestemmingen voor.

2. Via een aanduiding.

Een aanduiding is een teken op de verbeelding dat betrekking heeft op een vlak op die kaart. Via een aanduiding wordt in de regels 'iets' geregeld. Dat 'iets' kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook eigen regels hebben. Een voorbeeld hiervan is de aanduiding van de maximale goothoogte en bouwhoogte.

4.1.5 Hoofdstukopbouw van de regels

De regels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken:

1. Inleidende regels.

In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (artikel 2).

2. Bestemmingsregels.

In dit tweede hoofdstuk zijn de bepalingen van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels en, eventueel, ook een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Als er dubbelbestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsbepalingen. Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels opgenomen. Aansluitend volgen afwijkingsbevoegdheden met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels. Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsbepalingen ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moet worden. Alleen zo is een volledig beeld te verkrijgen van hetgeen is geregeld.

3. Algemene regels.

In dit hoofdstuk zijn bepalingen opgenomen met een algemeen karakter, die gelden voor het hele plan. Het is een antidubbeltelbepaling.

4. Slotregel.

In het laatste hoofdstuk is een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

Bijzonderheden in dit uitwerkingsplan

Voorliggend uitwerkingsplan kent de bestemmingen 'Wonen', 'Tuin', 'Verkeer' en 'Groen'.

Wonen

De regels bij de bestemming 'Wonen' hebben betrekking op de woningen. Op de verbeelding is daarvoor een bouwvlak aangegeven. Woningen dienen te worden gebouwd binnen het bouwvlak en de maatvoering is opgenomen in de regels. Bij de woning mogen aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen worden gerealiseerd eveneens binnen het bouwvlak.

Tuin

Deze bestemming betreft de gronden die in beginsel vrij van bebouwing dienen te blijven (vergunningvrije bouwwerken daargelaten).

Verkeer

Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn onder meer toegestaan voorzieningen voor verkeer en verblijf, parkeervoorzieningen en groenvoorzieningen.

Groen

Binnen de bestemming 'Groen' zijn de volgende voorzieningen toegestaan:

- a groenvoorzieningen;
- b bermen en beplantingen;
- c speelvoorzieningen;
- d water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- e voorzieningen voor langzaamverkeer;
- f nutsvoorzieningen;
- g brandveiligheidsvoorzieningen en blusvoorzieningen.

5. Procedure

5.1 Zienswijzen

Het ontwerpuitwerkingsplan heeft conform artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening van 21 juni 2012 tot en met 1 augustus 2012 ter inzage gelegen. In deze periode zijn geen zienswijzen tegen het plan ingediend.

5.2 Overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening

In het kader van artikel 3.1.1 Bro heeft de gemeente vooroverleg gevoerd met de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden.

Overleg met de Provincie Gelderland, de VROM-Inspectie, Prorail Inframangement en N.V. Nederlandse Gasunie en Waterschap Vallei en Eem kan achterwege blijven, omdat deze instanties zich reeds bij het bestemmingsplan voor het gehele ENKA-terrein over het onderhavige plangebied hebben uitgesproken.

Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden, Postbus 5364, 6802 EJ Arnhem, registratienummer 711250

Door de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden wordt het volgende opgemerkt:

Op 23 maart en 23 juni 2009 is geadviseerd over het (voor)ontwerp bestemmingsplan ENKA-terrein. De voor het ENKA-terrein relevante risicobron is de spoorlijn Utrecht-Arnhem. Het uitwerkingsgebied J1 ligt in het zuidwesten van het ENKA-terrein en daarmee buiten de te verwachten effectafstanden van een incident met gevaarlijke stoffen op het spoor. Het aspect externe veiligheid is hierdoor verder niet relevant voor dit uitwerkingsgebied. Er is dan ook geen reden om te adviseren over de zelfredzaamheid en mogelijkheden voor de rampenbestrijding.

Voor de uitvoering en de bereikbaarheid van de noodzakelijke bluswatervoorzieningen wordt geadviseerd om dit in nader overleg met de (lokale) brandweer uit te werken.

Reactie gemeente

De mogelijkheid voor blusvoorzieningen is opgenomen in de bestemmingen 'Groen' en 'Verkeer'.

Voor het overige wordt de reactie van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden voor kennisgeving aangenomen.