



TOELICHTING

**“Ede, ENKA-terrein, uitwerkingsplan
deelgebieden J4 en Carré”**

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Ligging van het plangebied	3
1.3 Geldend bestemmingsplan	4
1.4 Opzet van het uitwerkingsplan	4
2. Planbeschrijving	5
2.1 Stedenbouwkundige opzet en beeldkwaliteit	5
2.1.1 Carré	5
2.1.2 Deelgebied J4	5
2.2 Programma	6
3. Haalbaarheid van het plan	7
3.1 Inleiding	7
3.2 Beleidskader	7
3.2.1 Omgevingsvisie Provincie Gelderland	7
3.2.2 Omgevingsverordening Provincie Gelderland	9
3.2.3 Rijksbeleid	9
3.3 Haalbaarheidsaspecten	11
3.3.1 Geluid	11
3.3.2 Trillingen	12
3.3.3 Luchtkwaliteit	13
3.3.4 Externe veiligheid	14
3.3.5 Veiligheid	15
3.3.6 Cultuurhistorie	16
3.3.7 Water	17
4. Juridische aspecten	18
4.1 Algemeen	18
4.2 Wat is een uitwerkingsplan	18
4.3 Hoofdopzet	18
4.3 Planregels	18
4.4 Bestemmingen en aanduidingen	18
4.5 Hoofdstukopbouw van de regels	19
5. Procedure	21
5.1 Zienswijzen	21
5.2 Overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening	21

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. De volgende functies worden in het plan mogelijk gemaakt:

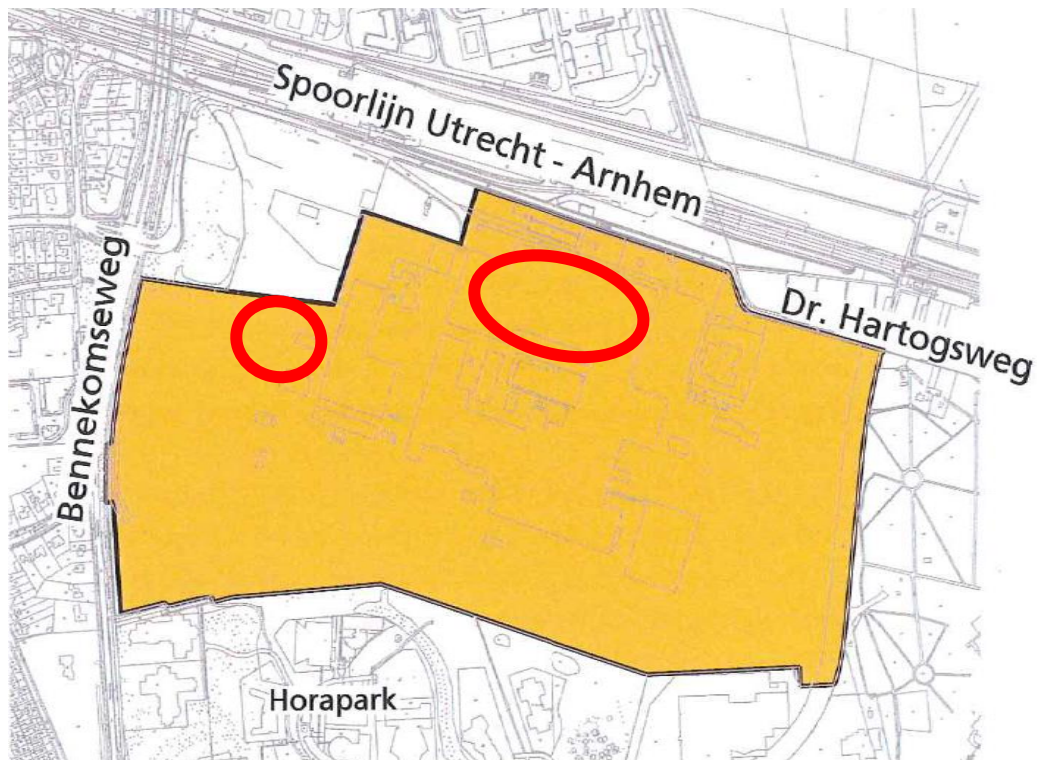
- a. wonen;
- b. aan-huis-verbonden beroepen;
- c. speelvoorzieningen;
- d. nutsvoorzieningen;
- e. tuinen, erven en verhardingen;
- f. voorzieningen voor verkeer en verblijf;
- g. parkeervoorzieningen;
- h. groenvoorzieningen;
- i. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- j. brandveiligheidsvoorzieningen en blusvoorzieningen.

In onderhavig plan is de realisatie van in totaal 79 grondgebonden woningen en 8 appartementen mogelijk.

Op dit uitwerkingsplan zijn de beeldkwaliteitsplannen 'Carré ENKA - Ede' en 'ENKA, deelgebied J' van toepassing.

1.2 Ligging van het plangebied

Het betreft een gebied in het westelijk deel van het ENKA-terrein naast de Westhal en aan de noordzijde van het ENKA-terrein.



Figuur 1: Globale 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 geldende bestemmingsplan moeten burgemeester en wethouders het plan uitwerken ten behoeve van de in paragraaf 1.1 genoemde functies.

Het uitwerkingsplan

De naamgeving van de bestemmingen voldoet aan de standaarden uit de SVBP 2012. Voor de inhoud van de bestemmingen is aansluiting gezocht bij het moederplan.

De verschillende aanduidingen 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 uitwerkingsplan

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 en beeldkwaliteit

2.1.1 Carré

Het plangebied maakt deel uit van het zogenaamde Carré. Het Carré is het historische hart van het ENKA-terrein en beslaat het gebied waar in de periode tussen 1922 en 1930 de meeste fabrieksgebouwen zijn gerealiseerd. Thans bevat het Carré de meeste nog aanwezige (rijks)monumenten op het ENKA-terrein, zoals de Westhal, het Poortgebouw, het EHBO-gebouw, het Kantinegebouw en de Bitterzoutloods. Ook een deel van de oude fabrieksmuur staat nog overeind.

Ten bate van de herontwikkeling van dit gebied is het 'Beeldkwaliteitsplan Carré ENKA – Ede' opgesteld. Dit beeldkwaliteitsplan zorgt voor een woonwijk met een intelligente verwijzing naar het industriële verleden van ENKA. De herinnering aan de monumentale collectiviteit van het vroegere complex is vervlochten met de eigentijdse individuele cultuur van het wonen. De contour van het Carré blijft in de stedenbouwkundige opzet van het gehele ENKA-gebied goed afleesbaar en is architectonisch door ritme en regelmaat in het stramien van de gewenste architectuur van de buitencontour nog steeds een herkenbare verwijzing naar de muur rondom het voormalige fabriekscomplex. Het woonblok aan de noordkant van dit uitwerkingsplan is onderdeel van deze buitencontour.

De noordkant wordt gevormd door de zogenaamde "muurwoningen". Achter de bestaande, te behouden, oude fabrieksmuur worden 26 grond gebonden woningen gerealiseerd. Op de hoeken, zowel aan de west- en oostzijde, als de hoekwoning bij de doorgang naar het binnengebied van het Carré, zijn bijzondere woningtypes aanwezig. De woning aan beide zijden van de doorgang zijn qua beukmaat 2,3 meter breder dan de andere woning. Bij de hoekwoningen is het gehele perceel op de begane grond bebouwd, dit zijn woningen met een mogelijkheid voor een praktijkruimte of kantoor aan huis, op de verdieping is hier een dakterras aanwezig. Dit is gedaan om de wandvorming van het Carré als één volledig gesloten geheel te vormen, om dit te versterken wordt de muur aan de zijkant opgetrokken tot de voorgevelhoogte van de muurwoningen.

Het bestaande stramien van de muurwoningen wordt doorgezet bij de 5 woningen aan de oostkant en 10 woningen aan de westkant. De 6 woningen naast het poortgebouwen zullen in de vormgeving gelijk zijn aan de muurwoningen, maar hebben een smallere beukmaat en vormen een koppeling tussen de oude muur en het Poortgebouw.

De twee vier-onder-een-kap woningen aan de binnenzijde van het Carré sluiten qua architectuur aan bij de lossere informelere opzet van de woonbuurt in het oude complex. De woningen zijn gelegen aan een pleintje en vormen een eenheid met de woningen die aan de oost- en zuidzijde van het plein worden gerealiseerd.

Tezamen met de andere woningen aan de binnenzijde van het Carré heeft deze woonbuurt een kleinschalige uitstraling waarin de individualiteit van de woningen naar voren komt.

2.1.2 Deelgebied J4

Deelgebied J4 is onderdeel van deelgebied J op het ENKA-terrein. In de actuele planvorming vormt deelgebied J een eigen ruimtelijke eenheid. Het grenst in het noorden aan de Spoorzone, aan het Carré aan de oostkant en aan woongebied de Hofjes.

In de ruimtelijke hoofdopzet wordt het deelgebied J gevormd door een vrij gesloten bebouwingswand aan de randen en een meer open verkaveling rond een groene ruimte binnenin. Deelgebied J4 is gelegen in de noord-oost hoek van deelgebied J en is aan de noordzijde gelegen aan de Akulaan.

Dit plandeel bestaat uit 24 grondgebonden woningen, 22 van deze woning betreffen rijwoningen, daarnaast zijn er 2 woningen gebouwd als een twee-onder-een-kap woning.

De bebouwing bestaat uit twee bouwlagen en een kap, met op strategische punten verbijzonderingen. Rust, eenvoud en ritme in het gevelbeeld legt de relatie met de historische fabriek, evenals het materiaalgebruik (baksteen), kleurstelling (gecombineerd met de kleur van de fabriek) en (baksteen)detaileringen. De woningen sluiten qua uitstraling en architectuur aan bij de andere woningen in dit deelgebied.

2.2 Programma

In onderhavig plan is de realisatie van in totaal 79 grondgebonden woningen mogelijk.

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 Omgevingsvisie Provincie Gelderland

Het accent van stedelijke ontwikkelingen verschuift van nieuwbouw naar het vitaliseren van bestaande gebieden en gebouwen. Voor een goede afweging van keuzes voor locaties van nieuwe gebouwen staat de Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik centraal. Met deze ladder wordt een transparante besluitvorming en een zorgvuldige ruimtelijke afweging nagestreefd. Het gaat om het tijdig afwegen van kansen en mogelijkheden om bestaande gebouwen te benutten bij overwegingen van nieuwe bebouwing.

Een goede afweging volgens de ladder vraagt om kennis van de bestaande voorraad.

Gekoppeld daaraan zijn er vragen over de opgaven en kwaliteiten in een gebied:

- Past de ontwikkeling bij de doelen in Gelderland? Zo ja:
- hoe voegt de ontwikkeling extra kwaliteit toe aan een gebied?

Als juridische basis gebruikt de provincie de ladder voor duurzame verstedelijking die het Rijk heeft vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Goede ruimtelijke ordening

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) schrijft voor dat gemeenten bestemmingsplannen vaststellen voor een 'goede ruimtelijke ordening'. De ladder is een hulpmiddel dat een bijdrage levert aan een goede ruimtelijke ordening. Bij keuzes over ruimtegebruik in trede twee en drie zijn naast de aspecten die de ladder agendeert altijd andere elementen voor een goede ruimtelijke ordening aan de orde om tot een heldere ruimtelijke onderbouwing te komen. Goede ruimtelijke ordening is maatwerk.

Denk aan de volgende aspecten:

- bestaand beleid: claims en beperkingen op het gebied van drinkwaterwinning, Natura 2000, aanvliegroutes etc.,
- mogelijke beperkingen door kabels- en leidingentracés of privaatrechtelijke belemmeringen,
- gevolgen voor de waterhuishouding, ondergrond, geluid, luchtkwaliteit, flora en fauna, externe veiligheid, archeologie, cultuurhistorie en landschappelijke waarden,
- ruimtelijke kwaliteit zoals de stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing, vormgeving, architectuur en beeldkwaliteit, sociaal-culturele inbedding en identiteit, zorgvuldig ruimtegebruik en klimaatbestendige inrichting,
- uitvoerbaarheid: economisch (inclusief planschaderisico's), technisch, juridisch en maatschappelijk.

Provinciaal belang

De rijksladder voor duurzame verstedelijking is van toepassing op elk ruimtelijk besluit dat voorziet in een stedelijke ontwikkeling. De provincie zal in samenwerking met haar partners aangeven over welke plannen zij in overleg wil. De provincie wil hierbij focussen op plannen die van provinciaal belang zijn.

Naast het inzien van bestemmingsplannen die inhoudelijk het provinciaal belang raken is de provincie ook verantwoordelijk voor het generieke toezicht op de toepassing van de rijksladder voor duurzame verstedelijking. De provincie kan hierbij zelf de wijze van toezicht bepalen. Dit is conform bestuurlijke afspraken over interbestuurlijk toezicht en conform de Wet Revitalisering generiek toezicht. Ook hierover zal de provincie Gelderland het gesprek aangaan met de Gelderse gemeenten.

Regionale toepassing

De systematiek van de ladder is het meest waardevol als deze op regionaal en structuurvisieniveau wordt toegepast. Alleen op die niveaus kan de samenhang tussen (de herstructureringsopgave van) de bestaande voorraad in de diverse kernen en de nieuwe ontwikkelingen op de diverse in- en uitbreidingslocaties beschouwd worden.

Vooraf op regionale schaal kan de behoefte aan bouwplannen per gemeente worden bepaald en wat de beste plekken hiervoor zijn. Op structuurvisieniveau kan de totale opgave ten aanzien van het bestaand stedelijk gebied worden gezien. Waar concentreert zich de huidige leegstand, welke complexen komen straks leeg te staan en wat is de toekomstwaarde van gebieden? Voorkomen moet worden dat capaciteit voor bijvoorbeeld woningbouw al is vastgelegd in uitleglocaties, waardoor transformatie van (toekomstige) leegstaande gebouwen leidt tot overcapaciteit of niet van de grond komt. Toepassing van de ladder op het regionale schaalniveau leidt tot een integralere visie en een betere en eenvoudiger onderbouwing op bestemmingsplanniveau. Uiteraard kunnen niet alle ontwikkelingen al dit schaalniveau worden bekeken. Het is zaak hier pragmatisch mee om te gaan.

Duiding bestaand stedelijk gebied

De provincie hanteert voor de bepaling van het bestaand stedelijk gebied de definitie uit het Bro: 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.

Als (individuele) gemeenten het bestaand stedelijk gebied juridisch op kaart willen vastleggen, kan dit in overleg met de provincie.

Regionaal programmeren

Voor de afweging van de behoefte aan bedrijventerreinen en woningbouw zijn regionale planningsdocumenten opgesteld, die nog worden doorontwikkeld (Regionaal Programma Bedrijventerreinen en Kwalitatief WoonProgramma). Voor detailhandel en kantoren worden programmeringsafspraken per regio afgewogen. Bij de overige stedelijke ontwikkelingen zal per geval worden afgewogen of regionale afstemming noodzakelijk is.

Bestaande voorraad gebouwen

Binnen bestaand stedelijk gebied heeft hergebruik, transformatie en revitalisering van de bestaande voorraad aan gebouwen prioriteit boven het benutten van nog open plekken in stedelijk gebied.

Beschikbare grond

De ladder impliceert niet dat elke open (groene) plek bebouwd dient te worden. Het gaat om het maken van een zorgvuldige afweging, waarbij stedenbouw, wateropvang, klimaatadaptie en leefomgevingskwaliteiten redenen kunnen zijn om open plekken in het stedelijk weefsel te handhaven en te versterken.

Bestaande bebouwing buiten stedelijk gebied

Neem in de gedachtevorming over bestaande voorraad ook gebouwen en complexen in het buitengebied mee. Denk aan landgoederen, vrijkomende agrarische bebouwing, maatschappelijk vastgoed of militaire kazernes.

Stads- en dorpsrandzones

De rijksladder focust op het aspect van multimodaliteit bij nieuwbouwplannen. De provincie ziet dat naast bereikbaarheid ook andere aspecten van belang zijn, bijvoorbeeld het stedenbouwkundig afronden van de stads- en dorpsranden en bouwen op plekken die water- en bodemtechnisch ook in de toekomst geschikt zijn. Veelal gaat het om de laatste uitbreidingen.

Groene Ontwikkelingszone

De rijksladder legt de focus op het toevoegen van stedelijke functies binnen bestaand stedelijk gebied. Dit betekent niet per definitie dat als er binnenstedelijk ruimte is voor een stedelijke functie, die stedelijke functie dan ook binnenstedelijk móet landen. Het gaat om het maken van een integrale afweging, waarbij andere belangen ervoor kunnen zorgen dat plaatsing buiten stedelijk gebied een betere optie is. Een voorbeeld is een stedelijke ontwikkeling binnen de groene ontwikkelingszone, waardoor een substantiële investering in natuur wordt gerealiseerd.

Relatie met woningbouwprogrammering

Woningen worden gebouwd om te voorzien in een woonbehoefte. Dat geldt ook voor woningen die gebouwd worden in het kader van functieverandering of nieuwe landgoederen. Deze woningen voorzien in de behoefte aan landelijk wonen. Dit betekent dat:

- alle nieuwe woningen in de Regionale woonprogrammering of Woonagenda moeten passen,
- er een aangetoonde (regionale) behoefte moet zijn en dat er in de binnen-regionale programmering de afspraak is dat de betreffende gemeente (een deel van) de behoefte gaat accommoderen.

3.2.2 Omgevingsverordening Provincie Gelderland

In de Omgevingsverordening zijn regels (randvoorwaarden) opgenomen passend bij de provinciale aanpak van ambities en doelen in deze Omgevingsvisie. Veel van deze regels waren eerder in diverse andere verordeningen van de provincie opgenomen. De provincie trekt deze oude verordeningen in en brengt de Omgevingsverordening ervoor in de plaats. De regels in de Omgevingsverordening zijn zodanig dat zij goed passen bij de accenten in de aanpak van deze Omgevingsvisie.

De Omgevingsverordening Gelderland is gelijktijdig met de Omgevingsvisie in werking getreden. De regels in de Omgevingsverordening zijn gebaseerd op de provinciale Omgevingsvisie.

3.2.3 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

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

Doelen

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

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

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

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

De gemeente is de overheid die het dichtst bij de burger staat en zorg draagt voor een veilige en leefbare woon- en werkomgeving. In het ruimtelijk domein gaat het om de ruimtelijke

ontwikkeling van stad en platteland in brede zin, waarbij onder meer belangen ten aanzien van mobiliteit, milieu, natuur, water, economie en wonen worden afgewogen.

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

Besluit Algemene regels ruimtelijke ordening (december 2011)

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

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

Ladder voor Duurzame verstedelijking

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

Overweging

Er is sprake van een toename van woningbouw die opgenomen is in het gemeentelijke woningbouwprogramma/Integrale Portefeuillemanagement Woningbouw (IPW) en de regionale woningbouwafspraken die begin 2018 in de Regionale Woonagenda 2.0 zijn vastgelegd. De ontwikkeling past tevens bij diverse (kwalitatieve) uitgangspunten van de Woonvisie Ede 2030.

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

Besluit Ruimtelijke Ordening

Met ingang van 1 januari 2012 is het gewijzigde Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in werking getreden.

De wijziging houdt in dat bij het opstellen van een bestemmingsplan de gemeente handelt conform artikel 3.1.6, vijfde lid, onder a. Door een wijziging van dit artikel dienen cultuurhistorische waarden uitdrukkelijk te worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen. Dat betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden in een bestemmingsplangebied, moeten aangeven welke conclusies ze daar aan verbinden en op welke wijze ze deze waarden borgen. Voor enkele specifieke belangen, zoals archeologie, was in het Bro al voorgeschreven dat in de toelichting bij het bestemmingsplan dient te worden aangegeven op welke wijze met deze belangen is omgegaan. Deze wijze van borging via het systeem van de ruimtelijke ordening bestond in het Bro nog niet voor cultuurhistorische waarden in het algemeen.

3.3 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 kortheidshalve 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’, ‘externe veiligheid’, ‘trillingen’ en ‘cultuurhistorie’. 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 wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai door middel van zonering. De Wgh is daarom sterk gelinkt aan de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

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.

Beschouwing plangebied en bestemming

De planlocatie is gelegen op het ENKA-terrein in het oosten van Ede. Op de planlocatie wordt wonen mogelijk gemaakt. De functie wonen is geluidgevoelig in het kader van de Wet geluidhinder.

Industrielawaai

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

Wegverkeerslawaai

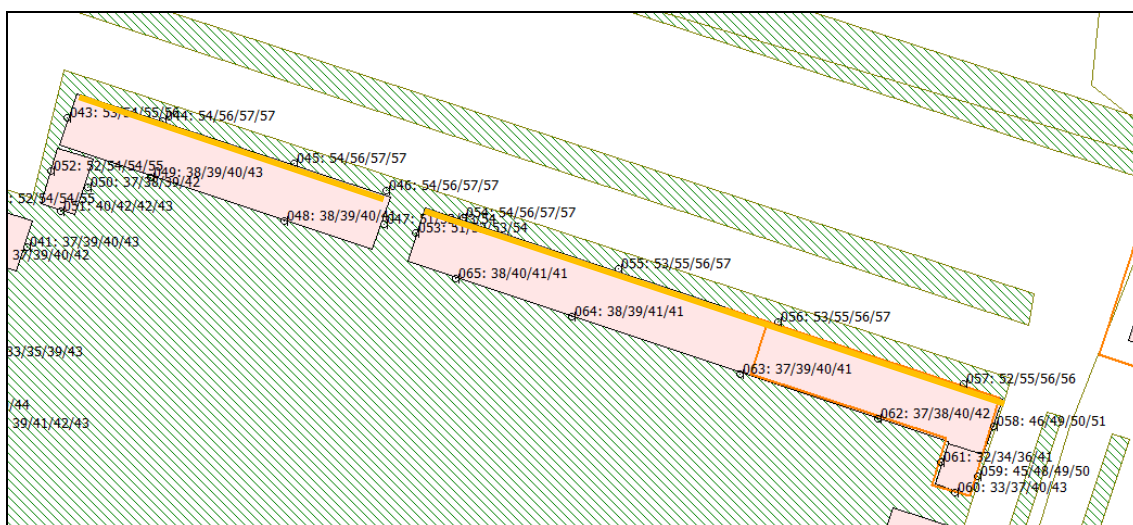
Het plangebied J4 is gelegen op een afstand van circa 165 meter van de Bennekomseweg en op een afstand van circa 75 meter vanaf de Enkalaan en is daarmee gesitueerd binnen de wettelijke zone van de verkeerswegen. Het plangebied J4 wordt door de tussenliggende bebouwing zodanig afgeschermd dat de voorkeurswaarde niet wordt overschreden. Het

plangebied Carré is gelegen buiten de wettelijke geluidzone van de twee verkeerswegen. De verkeerswegen die zijn gelegen rond het plangebied hebben een 30 km/uur-regime en een beperkte verkeersintensiteit en zijn daarom niet van significante invloed op het plan. Op grond van de Wet geluidhinder is nader onderzoek niet nodig.

Railverkeerslawaaï

De deellocatie J4 ligt op circa 230 meter van de spoorlijn Ede - Wageningen. De geluidbelasting op de woningen binnen de deellocatie J4 voldoet aan de voorkeurswaarde van 55 dB. De afstand van de spoorlijn tot de deellocatie Carré bedraagt circa 85 meter en ligt daarmee binnen de 200 meter brede geluidszone. Daarom is een berekening gemaakt van de geluidsbelasting van de nieuw te bouwen woningen vanwege de spoorlijn.

Voor de deellocatie Carré is in tabel 1 en figuur 1 de geluidsbelasting op de bouwblokken weergegeven. De geluidsbelasting bedraagt ten hoogste 57 decibel en voldoet daarmee niet aan de wettelijke voorkeurswaarde (55 decibel). Voor het vaststellen van een hogere grenswaarde wordt bij elk van de woning voldaan aan het criterium geluidluwe gevel.



Figuur 2: geluidbelasting op de gevels (hogere grenswaarde, kleurcode zie tabel 1).

Tabel 1 vast te stellen hogere waarde noordgevel

rekenpunt	vast te stellen HGW [dB]	geluidsbron	Kleurmerk gevel
044 t/m 046, 054 t/m 057	57	Spoortraject Ede - Wageningen	

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de aspecten industrie-, weg- en railverkeerslawaaï geen belemmering vormen voor het vaststellen van het uitwerkingsplan en het realiseren van de woningen. 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.

3.3.2 Trillingen

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 te betrekken in de beoordeling.

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

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

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

Situatie plangebied

Het plan maakt op twee deellocaties J4 en Carré de ontwikkeling mogelijk van nieuwe woningen in de nabijheid van de spoorlijn Ede-Wageningen. De deellocatie J4 ligt op circa 230 meter van de spoorlijn Ede - Wageningen en de deellocatie Carré circa 85 meter.

Op basis van de afstand tot het spoor (locatie Carré, circa 85 meter) en het spoorgebruik is trillingshinder in de woningen niet uit te sluiten. Daarom is een trillingsonderzoek uitgevoerd waarin getoetst wordt aan de streefwaarden uit de SBR-B richtlijn. De resultaten van dit onderzoek staan beschreven in het rapport 'Trillingsonderzoek ENKA-terrein Ede' met kenmerk D79-MKA-KA-1800197 van 21 december 2017 opgesteld door Movaris. Hierna volgt een samenvatting van de onderzoeksresultaten.

Uit de trillingsmetingen die zijn uitgevoerd binnen het plangebied en de daarop gebaseerde berekende trillingsprognoses na invoering van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), blijkt dat wordt voldaan aan de streefwaarden uit de SBR-B richtlijn ter plaatse van de bebouwing.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect trillingen geen belemmering vormt voor de vaststelling van het bestemmingsplan en de realisatie van de woningen. Daarmee is een goede ruimtelijke ordening op het aspect trillingen gewaarborgd.

3.3.3 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 planlocatie

De ontwikkelingen binnen de Veluwe Poort, waaronder ook het ENKA-terrein valt, zijn als IBM-project opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) onder IB-nr. 271. In het NSL zijn alle IBM-projecten in Nederland opgenomen. Al deze projecten veroorzaken een verslechtering van de luchtkwaliteit. Ter compensatie zijn in het NSL nationale, regionale en lokale maatregelen afgesproken die deze verslechtering tegen moeten gaan. Daarnaast wordt in het NSL een aantal maatregelen getroffen om specifieke knelpunten op te lossen. Middels de jaarlijkse monitoring wordt de luchtkwaliteit in heel Nederland op leefniveau getoetst aan de grenswaarden. Indien nodig wordt middels maatregelen bijgestuurd om tijdig aan de normen te voldoen. De totale ontwikkelingen binnen de Veluwe Poort zijn opgenomen in dit NSL en worden dus op drie niveaus met maatregelen gecompenseerd. Uit de jaarlijkse monitoringsresultaten volgt dat ook na ontwikkeling van de Veluwe Poort geen overschrijdingen van de grenswaarden langs wegen optreden binnen het grondgebied van Ede.

Conclusie

De ontwikkelingen binnen de Veluwe Poort, waaronder ook het ENKA-terrein, zijn als IBM-project opgenomen in het NSL (IB-nr. 271). In het NSL worden compenserende maatregelen genomen met als doel in heel Nederland tijdig te voldoen aan de grenswaarden. Hiermee wordt voldoende geborgd dat zich geen grenswaardenoverschrijdingen voordoen langs de ontsluitingswegen van het ENKA-terrein. Uit de jaarlijkse monitoringsresultaten volgt dat ook na aanleg van de Veluwe Poort geen overschrijdingen van de grenswaarden langs wegen optreden binnen het grondgebied van Ede. Gelet op het bepaalde in artikel 5.16, derde lid, van de Wet milieubeheer is geen luchtkwaliteitsonderzoek bij dit uitwerkingsplan nodig.

3.3.4 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.

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

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

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

Beschouwing planlocatie

Beschouwing plangebied

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

Bedrijven

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

Buisleidingen

Op circa 120 meter van het plangebied ligt een hogedruk aardgasleiding (transportroutedeel N-568-10). Het plangebied ligt buiten de relevante plaatsgebonden risicocontour en zogenaamde belemmeringenstrook. Het invloedsgebied van de leiding bedraagt 140 meter bij een leiding met een ontwerpdruk van 40 bar en een diameter van 12 (mm). Binnen het invloedsgebied moet het groepsrisico verantwoord worden.

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

Weg, water en spoor

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

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

Cumulatie

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

Conclusie

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

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

3.3.5 Veiligheid

Beleid/regelgeving

Om een veilige omgeving te creëren of te behouden zijn er op het gebied van fysieke veiligheid een aantal aspecten waarmee rekening gehouden moet worden.

Zo worden er eisen gesteld aan de bereikbaarheid van de openbare wegen voor de hulpverleningsdiensten. Dit leidt tot het stellen van minimale afmetingen en bochtstralen zodat hulpverleningsvoertuigen een object of calamiteit goed kunnen bereiken en adequate hulp kunnen verlenen.

Met betrekking tot voldoende bluswater in het openbare wegennet zijn er ook eisen gesteld. Deze eisen hebben betrekking op de afstanden vanaf de bluswatervoorziening tot aan een gebouw en de capaciteit ervan.

In de "Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid" een uitgave van Brandweer Nederland, worden deze eisen uitgeschreven.

Tevens worden er eisen gesteld aan de opkomsttijden voor brandweervoertuigen. Deze zijn afhankelijk van de bestemming. Voor gebouwen waarin geslapen wordt en verminderd zelfredzame mensen verblijven worden strengere eisen gesteld dan gebouwen waar dit niet zo is. De opkomsttijden zijn gesteld in de Wet veiligheidsregio's (1 oktober 2010) met het daarbij behorende Besluit veiligheidsregio's. In het Besluit zijn de tijdnormen voor de opkomsttijden vastgelegd.

Conclusie

Deze nieuwe ontwikkeling zal worden getoetst aan het gestelde in de "Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid" en aan het Besluit veiligheidsregio's.

Het aspect Veiligheid vormt geen belemmering voor onderhavig bestemmingsplan.

3.3.6 Cultuurhistorie

Het cultuurhistorische beleid van rijk, provincie en gemeente is gericht op het behoud alsook op de versterking van de lokaal aanwezige cultuurhistorische waarden en identiteit. Onder andere het Bro (art. 3.1.6.) vereist dat gemeenten bij het maken van bestemmingsplannen rekening houden met de in een gebied aanwezige cultuurhistorische waarden. Met het oog op een duurzame instandhouding van deze bestaande cultuurhistorische waarden zijn deze geïnventariseerd, nader omschreven en gemotiveerd in de bijlage bij dit uitwerkingsplan (Cultuurhistorische analyse en advies. Bijlage bij het uitwerkingsplan Enka - het Carré). Hiertoe behoren onder meer alle gevelfragmenten van de oude fabrieksmuur aan de west-, noord- en oostzijde, en de oorspronkelijke hoektoren (bekend als 'Lestoren') aan de noordoostzijde. Deze komen, als onderdeel van een transformatieproces naar nieuwe functies, in aanmerking voor inpassing, restauratie en/of renovatie. In het deelgebied bevinden zich geen monumenten die beschermd zijn in de zin van de Erfgoedwet of Erfgoedverordening Ede.

Daarnaast wordt voor dit deelgebied een vorm van culturele planologie voorgestaan, die aanhaakt bij het moderne cultuurhistorische beleid van het rijk, provincie en gemeente. Cultuurhistorie wordt daarbij ingezet als inspiratiebron, om zodoende te komen tot een duurzame en zeer 'eigen' ruimtelijke en cultuurhistorische kwaliteit van de gebouwde omgeving. De implementatie van deze relatief nieuwe, gebiedsgerichte monumentenzorg vereist op gemeentelijk niveau een proactieve werkwijze. Deze vertaling van cultuurhistorische bouwstenen naar (steden-)bouwkundige uitgangspunten heeft vooraf plaatsgevonden, en is vastgelegd in diverse bestuurlijke stukken. De op te richten nieuwe bebouwing zal daarbij voor een groot deel de contouren van de oude ENKA-fabriek weer in beeld brengen. Afgesproken is dat het oude carré in de nieuwe situatie stedenbouwkundig herkenbaar blijft of weer wordt. Dit houdt volgens de afspraken met de ontwikkelaar in dat, met inachtneming van de nieuwe functie(s), het voormalige fabriekscarré in verschijningsvorm, volume en materialisering stedenbouwkundig zal worden hersteld, ook daar waar dit in het verleden is gesloopt. Het industriële verleden blijft daarbij herkenbaar aanwezig in de stedenbouwkundige contour van de fabriek met vier hoekaccenten, de architectonische opbouw van de buitencontourlijnen, de rationaliteit van de opbouw van de bouwblokken en - althans in de belendende plangebieden - de inpassing, restauratie en herbestemming van de beschermde monumentale bebouwing. De collectiviteit van de fabriek wordt verfijnd naar de individualiteit en herkenbaarheid van de kleinste korrel in het plan, de individuele woning. Het evenwicht tussen beiden vormde een zoektocht in de architectonische uitwerking van het plan.

Alle hiervoor genoemde uitgangspunten en verdere uitwerkingen zijn vastgelegd in achtereenvolgens het 'Convenant inzake herstel, behoud en ontwikkeling van de Enka te Ede' (Grondbank Bennekomseweg Ede, Gemeente Ede en Rijksdienst voor de Monumentenzorg, 2004), de 'Samenwerkingsovereenkomst Grondbank Bennekomseweg CV' (2009), het 'Stedenbouwkundig plan en Beeldkwaliteitsvisie' (2009) en het 'Beeldkwaliteitsplan Enka' (2013). Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar de bijlage.

3.3.7 Water

Afvalwater

Het afvalwater wordt ingezameld met een vrijval vuilwater rioolstelsel dat afstroomt naar de bestaande gemengde riolering van Ede aan de westzijde van het plangebied.

Hemelwater

Vanwege het ontbreken van oppervlaktewater stelt de gemeente eisen aan de benodigde berging om wateroverlast te voorkomen, deze eisen staan opgenomen in het hemelwaterbeleid. In dit kader eist de gemeente dat 40 mm neerslag in binnen het gehele Enka-terrein kan worden geborgen in verband met het ontbreken van oppervlaktewater, waardoor tot ongeveer eens per 10 jaar wateroverlast wordt voorkomen.

Het hemelwater wordt zoveel mogelijk lokaal geïnfiltreerd in de bodem. Op het particulier terrein van de appartementen dient met behulp van particuliere infiltratievoorzieningen (bijvoorbeeld kratten) voor de opvang van 20 mm neerslag (dak- en terreinwater) te worden zorggedragen. De overige vereiste 20 mm voor particuliere verhardingen is in infiltratievoorzieningen op openbare grond aangelegd. In deze voorzieningen wordt tevens de 40 mm neerslag geborgen die afstroomt van openbare wegverhardingen. In geval de particuliere infiltratievoorziening vol is kan deze bovengronds overlopen naar de aanliggende openbare weg. In de weg ligt infiltratieriolering, die het water bergt en snel infiltreert in de ondergrond. In geval de infiltratieriolering vol raakt, voert deze af naar het bergingsgebied tussen het carré en het spoor.

Grondwater

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

Hoogten

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

4. Juridische aspecten

4.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe het beleid en de planuitgangspunten zijn verwoord in de planregels. Er wordt een toelichting gegeven op het juridische systeem en op alle afzonderlijke bestemmingen.

Dit bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen tezamen het juridisch bindend gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de aanleiding, onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen.

4.2 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 'Gemengd - 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 uitvoeren van ruimtelijke beleid.

4.3 Hoofdopzet

Alle gronden binnen het plangebied hebben een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn opgenomen. Deze aanduidingen hebben alleen een juridische betekenis als in de planregels aan de betreffende aanduiding een gevolg wordt verbonden. Het betreft hier het uitwerkingsplan 'Ede, ENKA-terrein, uitwerkingsplan deelgebieden J4 en Carré' en het bestaat uit een verbeelding (nummer E19017 d.d. 03-12-2019), toelichting en planregels.

4.3 Planregels

De hoofdstukken voor de planregels hebben de volgende indeling:

- Hoofdstuk 1 bevat begripsbepalingen en de wijze van meten. In de begripsbepalingen worden begrippen beschreven die gelden voor de voorliggende herziening.
- Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingsregels.
- Hoofdstuk 3 bevat algemene regels die gelden voor het bestemmingsplan.
- Hoofdstuk 4 bevat de overgangs- en slotregels.

4.4 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.

4.5 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 afwijkingenbevoegdheden 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 antidubbelbepaling.
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 'Tuin', 'Verkeer' en 'Wonen'.

De voor 'Tuin' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. tuinen en verhardingen bij de op de aangrenzende gronden gelegen hoofdgebouwen;
- b. erkers, balkons en/of luifels bij hoofdgebouwen;
- c. nutsvoorzieningen;
- d. waterhuishoudkundige voorzieningen.

Binnen de bestemming 'Verkeer' worden de volgende functies mogelijk gemaakt:

- a voorzieningen voor verkeer en verblijf;
- b poorten ten behoeve van het langzaam verkeer;
- c bruggen;
- d parkeervoorzieningen;
- e groenvoorzieningen;
- f speelvoorzieningen;
- g nutsvoorzieningen;
- h water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- i brandveiligheidsvoorzieningen en blusvoorzieningen.

Binnen de bestemming 'Wonen' worden de volgende functies mogelijk gemaakt:

- a wonen;
- b aan-huis-verbonden beroepen;
- c tuinen, erven en verhardingen;
- d voorzieningen voor langzaamverkeer;
- e waterhuishoudkundige voorzieningen;
- f parkeren.

5. Procedure

5.1 Zienswijzen

Het ontwerpuitwerkingsplan wordt conform artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening ter inzage gelegd.

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 en N.V. Nederlandse Gasunie.

Overleg met de Provincie Gelderland, de VROM-Inspectie, Prorail Inframangement 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

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

Bereikbaarheid

Voor wat betreft de bereikbaarheid wordt niet voldaan aan de voorwaarden zoals die zijn opgenomen in de handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid. Wij signaleren de volgende knelpunten:

Voor een goede bereikbaarheid dient de infrastructuur te voldoen aan de specifieke kenmerken van brandweervoertuigen, te weten:

- Een binnenbochtstraal van 5,5 meter ($R=5,5$).
- Een buitenbochtstraal van 10 meter ($R=10$)
- Een belangrijk aandachtspunt voor met name woonwijken is het parkeren op de rijbaan. Waar dit van toepassing is dient er rekening mee worden gehouden dat dit de doorgang in belangrijke mate kan belemmeren. Ons advies is om hier bij de verdere uitwerking van het plan rekening mee te houden.

Opkomsttijd

In de Wet veiligheidsregio's worden eisen gesteld aan de opkomsttijden van de brandweer. Deze zijn als norm vastgelegd in het bijbehorende Besluit. De opkomsttijd is de totale tijd die verstrijkt vanaf het moment dat de brandweer gealarmeerd wordt tot het moment dat de brandweer bij het betreffende adres arriveert. De maximale opkomsttijd is gerelateerd aan de gebruiksfunctie.

De opkomstnorm voor een standaardfunctie is maximaal 8 minuten.

De werkelijke opkomsttijd voor Dr. Hartogsweg Ede bedraagt <8 minuten.

De werkelijke opkomsttijd van de brandweer valt in dit geval binnen de norm zoals die in het Besluit veiligheidsregio's is vastgelegd. Daarom zijn er geen aanvullende voorwaarden noodzakelijk.

Bluswatervoorziening

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

Voor dit plan betekent dat, dat het brandweervoertuig de hoofdtoegang tot maximaal 40 meter moet kunnen naderen (opstelplaats).

Vervolgens dient de brandweer binnen een afstand van maximaal 150 meter vanaf de opstelplaats over een primaire bluswatervoorziening (brandkraan) met een capaciteit van minimaal 60 m³ per uur te kunnen beschikken.

In dit plan bevindt de dichtstbijzijnde primaire bluswatervoorziening, in de vorm van een ondergrondse brandkraan met een capaciteit van 60 m³ per uur, zich op een afstand van ruim 200 meter.

De primaire bluswatervoorziening voldoet niet aan de voorwaarden zoals opgenomen in de handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid. Het is noodzakelijk om te voldoen aan bovengenoemde.

Externe Veiligheid

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

Reactie gemeente

In het kader van dit uitwerkingsplan is advies gevraagd aan de brandweer. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 3.3.4.

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

N.V. Nederlandse Gasunie

Het plangebied waarop dit uitwerkingsplan betrekking heeft ligt buiten de 1% effectafstand (Donker grijze strook) van de aardgastransportleiding van de Gasunie.

Mochten de ontwikkelingen zich toch binnen de genoemd afstand bevinden, dan dient bij de verantwoording van het groepsrisico hiermee rekening te worden gehouden.



Reactie gemeente

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.