

Bijlage 4: ruimtelijke onderbouwing behorend bij omgevingsvergunning

2015W1563, Klompersteeg ong. in Bennekom.

Inhoudsopgave

1. Inleiding	2
1.1 Aanleiding	2
1.2 Projectafwijkingsbesluit.....	2
1.3 Ligging en begrenzing plangebied.....	3
1.4 Huidig gebruik.....	4
1.5 Beoogde wijziging bestemmingsplan	5
2. Gebieds- en projectbeschrijving	9
2.1 Gebiedsbeschrijving	9
2.2 Projectbeschrijving.....	9
2.3 Ontwerp Parkeerplaats	10
2.4 Landschappelijke inpassing	10
2.5 Ruimtelijke uitgangspunten.....	13
2.6 Cultuurhistorische argumenten	144
3. Beleidskader.....	155
3.1 Rijksbeleid	155
3.2 Provinciaal beleid.....	155
3.3 Gemeentelijk beleid	177
4. Projectbeschrijving	199
4.1 Aanleiding	199
4.2 Ruimtelijke inpassing	199
4.3 Verkeer/Parkeren.....	199
4.4 Archeologie.....	20
4.5 Flora en Fauna	20
4.6 Luchtkwaliteit	221
4.7 Externe veiligheid	21
4.8 Water.....	22
4.9 Bodem	244
5. Economische en maatschappelijke haalbaarheid.....	255
5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	255
5.2 Planschade.....	255
6. CONCLUSIE.....	255
Bijlagen:	26

1. INLEIDING

In het kader van het programma 'De Grebbelinie boven water' zijn door de provincie Utrecht, de gemeente Renswoude en andere gebiedspartijen plannen ontwikkeld voor het herstel van het Fort aan de Buursteeg in haar oorspronkelijke vorm (qua landschap) en de realisatie van een bezoekerscentrum. De herstel- en reconstructiewerkzaamheden zijn op het noordelijke deel van het fort uitgevoerd. De werkzaamheden betroffen het herstel van de oude situatie, door het uitgraven van gedempte grachten en herstellen van geslechte wallen. Ook is de oude maaiveldhoogte binnen het fort hersteld.

De realisatie van een bezoekerscentrum met horecafunctie is voorzien in 2016. Om de gasten van zowel het bezoekerscentrum als de bijbehorende horeca te kunnen ontvangen en om parkeeroverlast op de openbare weg te voorkomen is er een parkeerterrein voorzien.

Leeswijzer

Hoofdstuk 1 vormt de inleiding op het plan. In hoofdstuk 2 wordt het plan beschreven. De beleidsmatige onderbouwing van het plan wordt in hoofdstuk 3 gegeven. In hoofdstuk 4 wordt het plan getoetst aan wetgeving aangaande aspecten zoals bodem, archeologie en dergelijke. In hoofdstuk 5 wordt een conclusie gegeven aangaande de economische en maatschappelijke haalbaarheid van het plan.

1.1 Aanleiding

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op het realiseren van een parkeerterrein behorende bij het bezoekerscentrum op Fort aan de Buursteeg (gelegen in de gemeente Renswoude) inclusief een fiets- en wandelpad van het fort naar station Veenendaal-De Klomp. Zowel het huidige bestemmingsplan (art. 2.12 lid 1 A1 Wabo) als de algemene afwijkingsregeling (art. 2.12 lid 1 A2 Wabo) bieden geen mogelijkheden om de hiervoor noodzakelijke omgevingsvergunning te verlenen. Daarom is een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk.

1.2 Projectafwijkingsbesluit

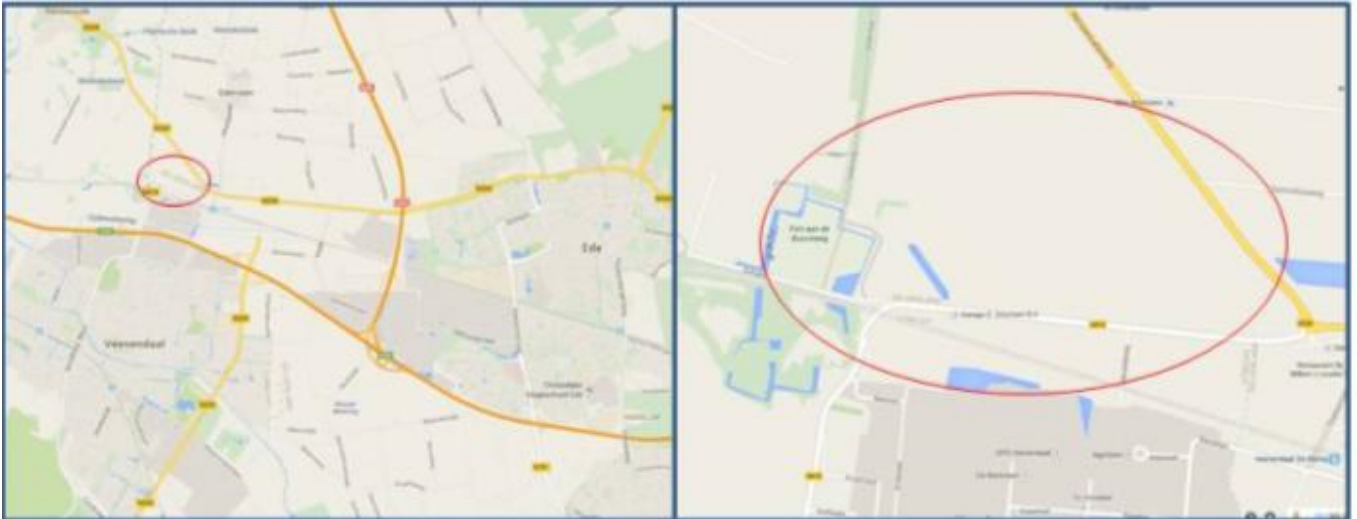
De gemeente Ede heeft ervoor gekozen om dit soort relatief kleine wijzigingen van het bestemmingsplan via een projectafwijkingsbesluit (art. 2.12 lid 1 A3 Wabo) mogelijk te maken. Daarbij worden twee verschillende procedures met één omgevingsvergunning afgehandeld. Deze vergunning heeft dus betrekking op een voorgenomen bestemmingsplanwijziging en de toestemming om het plan te mogen realiseren (in dit geval het aanleggen van een parkeerterrein en een fiets- en wandelpad).

Met deze ruimtelijke onderbouwing wordt inzichtelijk gemaakt dat de gevraagde activiteiten niet in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening. Hierin valt te lezen hoe de aanvraag is beoordeeld en welke onderzoeksresultaten daarbij gebruikt zijn.

Dit projectafwijkingsbesluit wordt tevens gepubliceerd op www.ruimtelijkeplannen.nl en zal worden verwerkt in het achterliggende bestemmingsplan "Agrarisch Buitengebied" bij de eerstkomende algemene actualisatie van dat plan.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Fort aan de Buursteeg ligt op de grens van de gemeente Ede, Renswoude en Veenendaal. Ook de provinciegrens tussen Utrecht en Gelderland loopt langs het fort. Het parkeerterrein voor het Fort is gesitueerd aan de Klompersteeg, ten oosten van het Fort. Dit gebied ligt in zijn geheel in de gemeente Ede, tussen de percelen Klompersteeg 19 in Veenendaal en Onderweg 1 in Ederveen. Kadastraal zijn de percelen bekend als gemeente Ede, sectie G, nrs. 1931, 2610, 3026 en 3027.



Figuur 1: locatie plangebied



Figuur 2: luchtfoto plangebied

1.4 Huidig gebruik

In het geldende bestemmingsplan “Agrarisch Buitengebied” hebben de betreffende percelen tegenover Klompersteeg 19 in Veenendaal een agrarische bestemming zonder bouw mogelijkheden met de dubbelbestemming “Leiding – Gas”. De percelen liggen in het verwevingsgebied.



Figuur 3 Uitsnede uit het vigerende bestemmingsplan (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

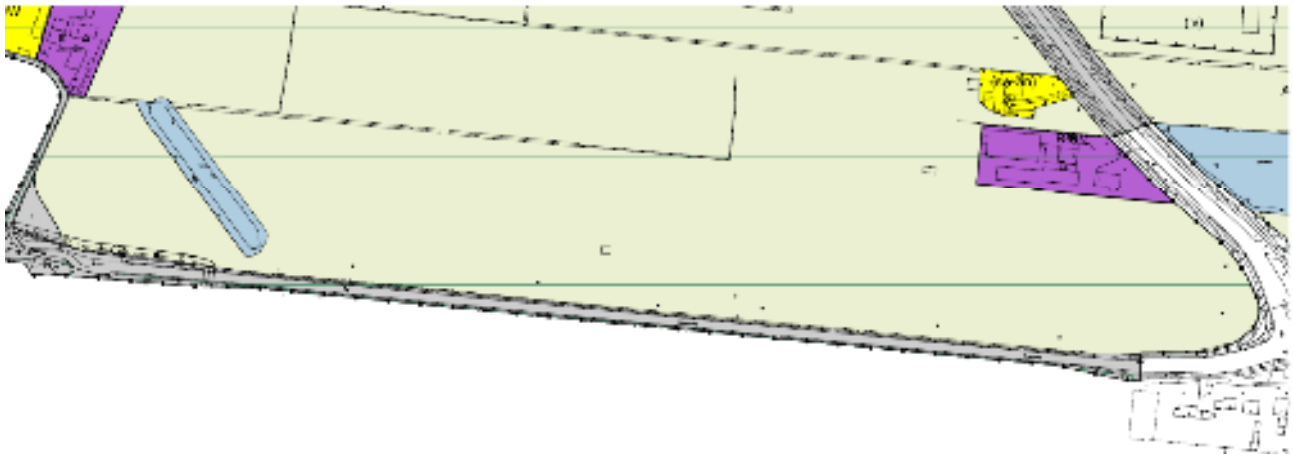
Aanvrager wil parkeergelegenheid realiseren ten behoeve van het naastgelegen Fort aan de Buursteeg. Verder wordt een fiets- en wandelpad aangelegd naar station Veenendaal – De Klomp en voorziet het plan in de aanleg van een ecologische oever ten noorden van het parkeerterrein. Het huidige bestemmingsplan biedt hiervoor geen mogelijkheden omdat het voorgenomen gebruik van de gronden niet ten dienste van de agrarische bestemming staat.

Daarom is een omgevingsvergunning aangevraagd voor de activiteiten:

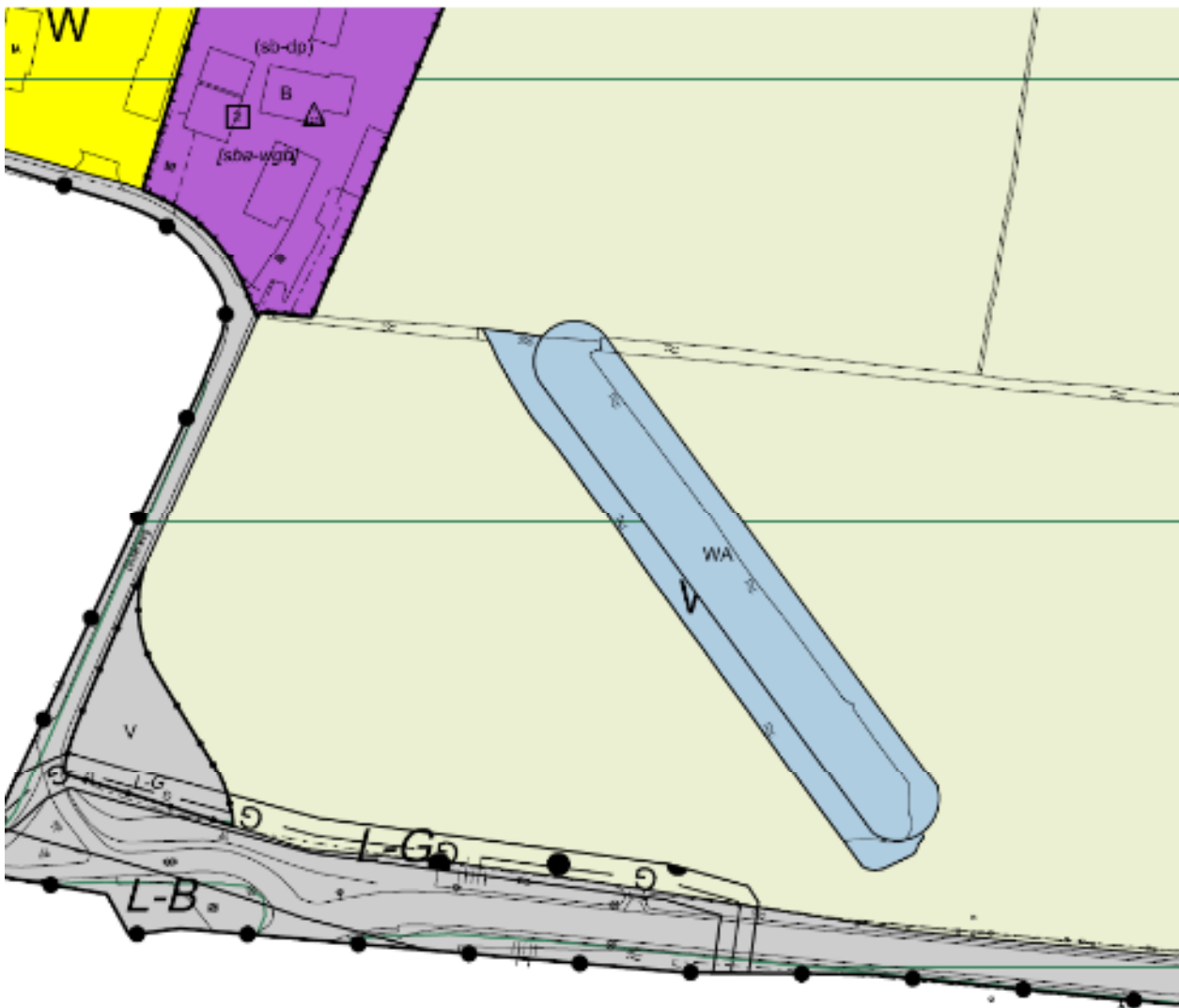
- het uitvoeren van een werk of werkzaamheden
- houtopstand vellen of doen vellen
- gebruik van gronden of bouwwerken in strijd met de regels van ruimtelijke ordening
- handelingen met gevolgen voor beschermde plant- en diersoorten

Zowel het huidige bestemmingsplan (art. 2.12 lid 1 A1 Wabo) als de algemene afwijkingsregeling (art. 2.12 lid 1 A2 Wabo) bieden geen mogelijkheden om hiervoor vergunning te verlenen. Daarom is een bestemmingsplanwijziging nodig waarbij de bestemming van het perceel wordt gewijzigd in “Verkeer”.

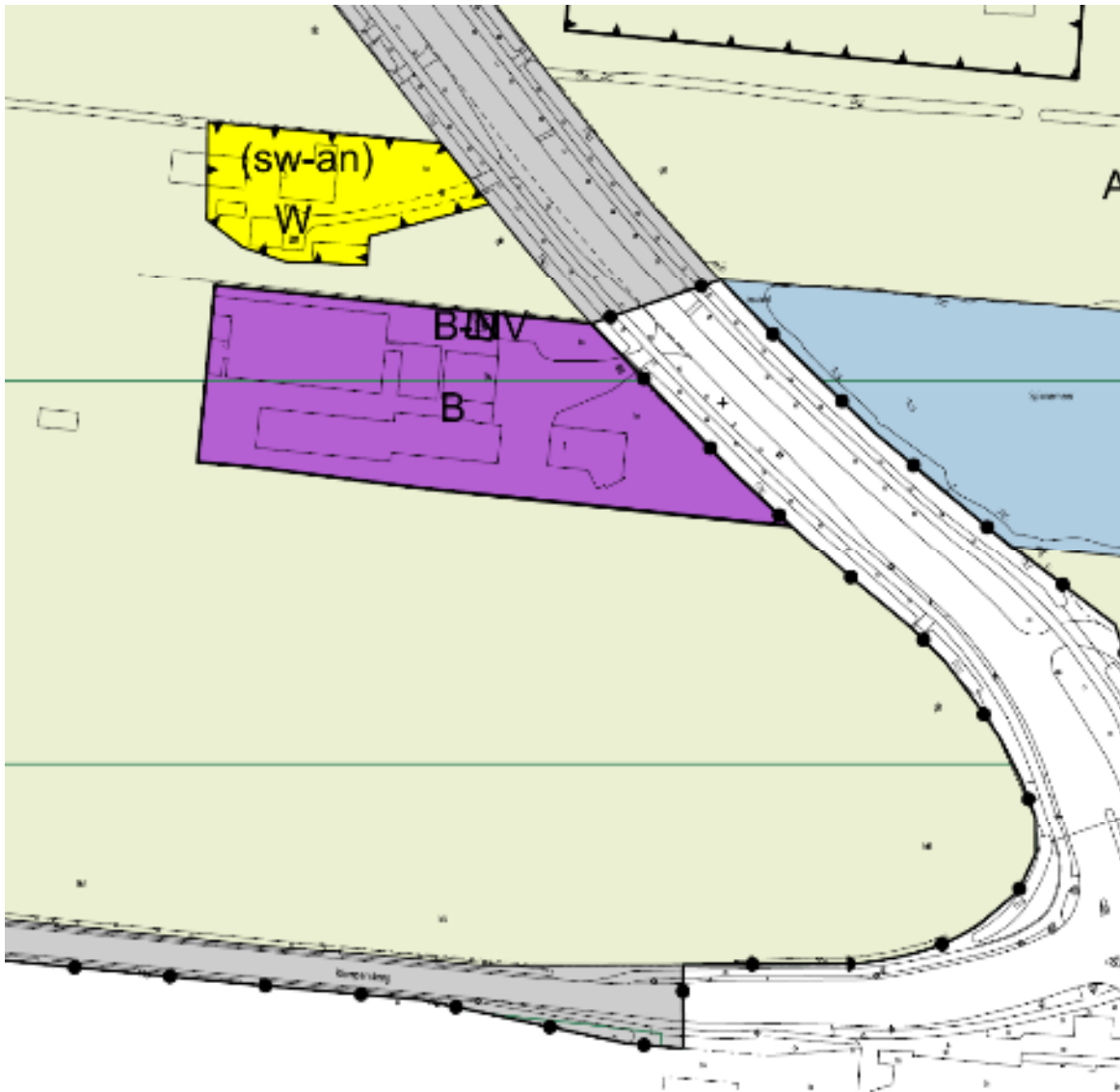
1.5 Beoogde wijziging bestemmingsplan



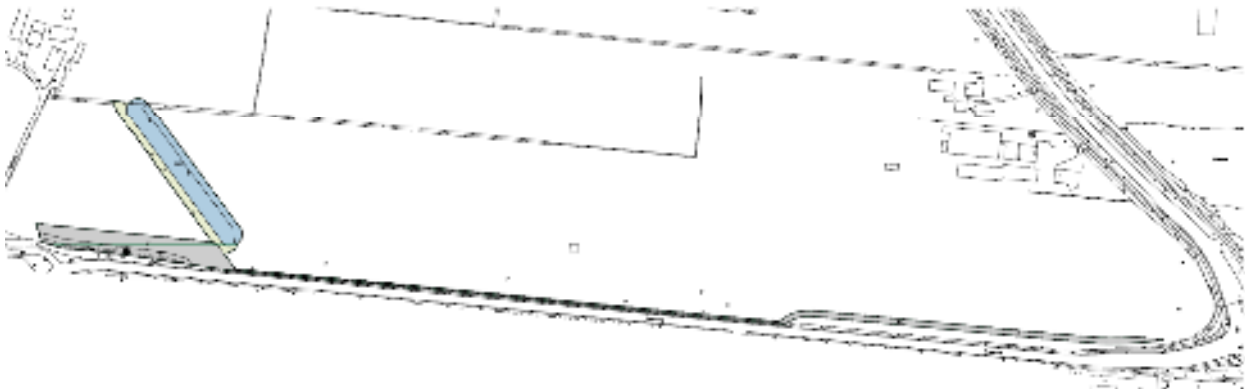
Huidige bestemmingsplan (volledig overzicht)



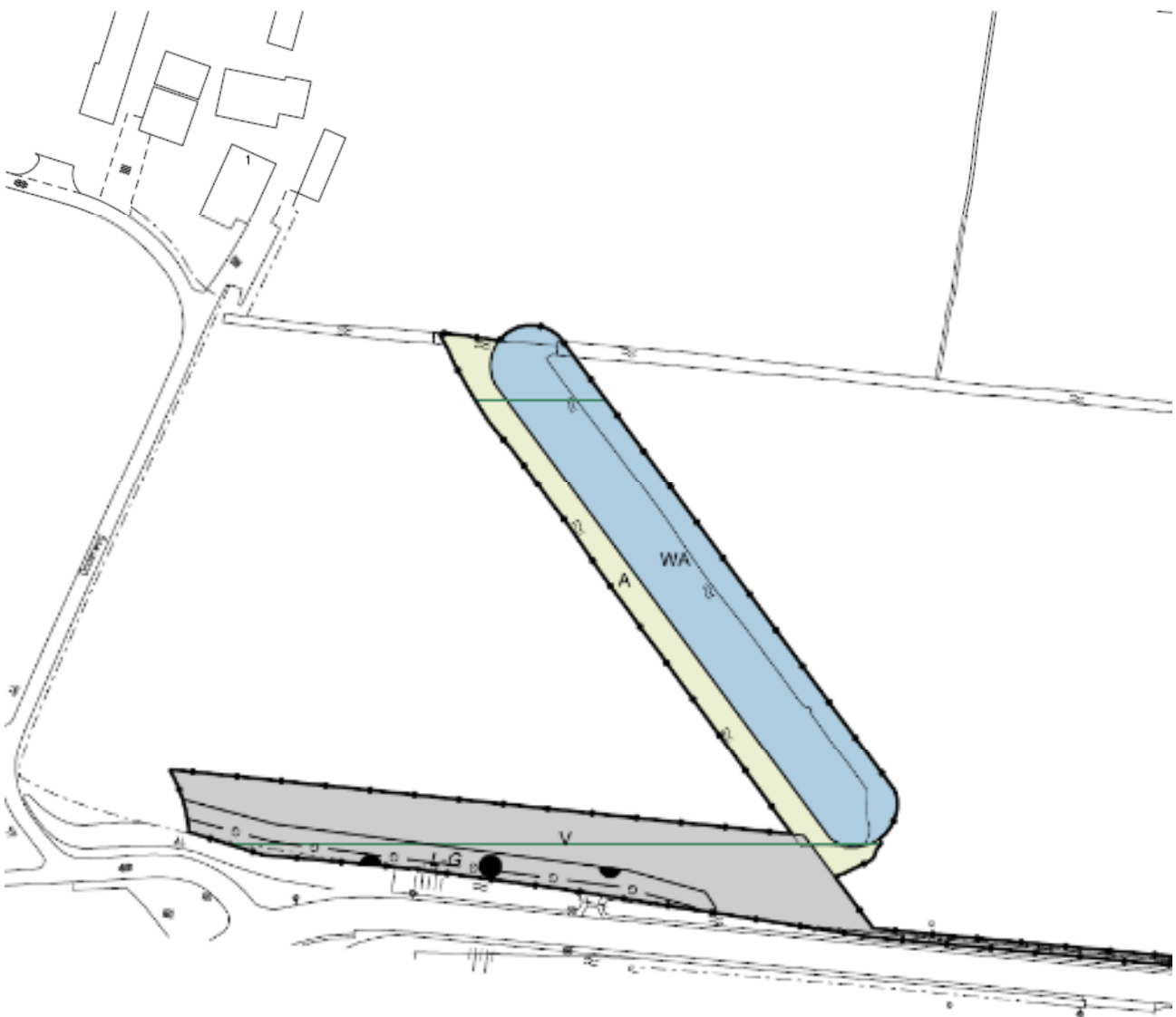
Huidige bestemmingsplan (linkerzijde)



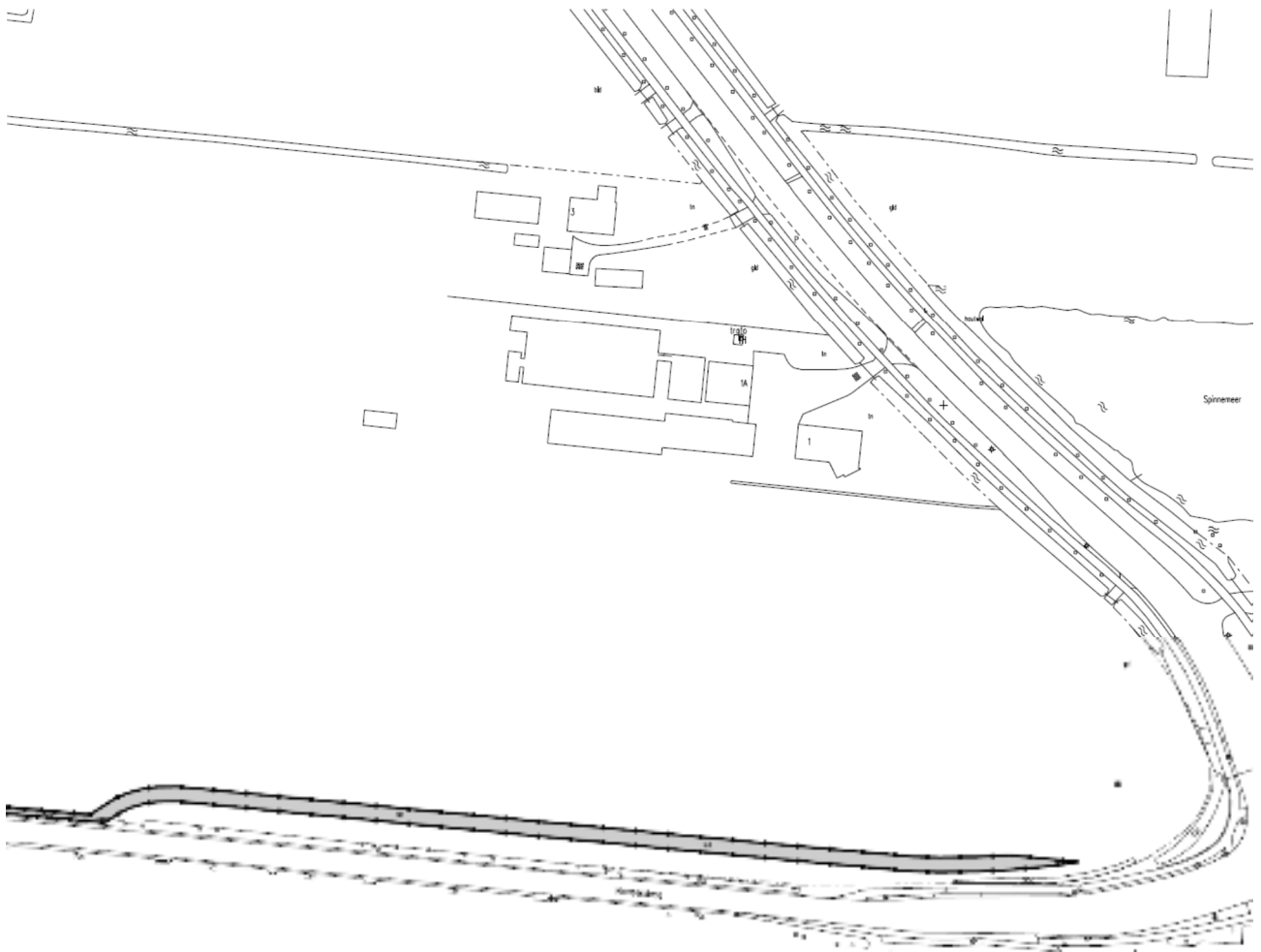
Huidige bestemmingsplan (rechterzijde)



gewijzigd bestemmingsplan (overzicht)



Gewijzigd bestemmingsplan (linkerzijde): parkeerterrein



Gewijzigd bestemmingsplan (rechterzijde): fietspad

2. GEBIEDS- EN PROJECTBESCHRIJVING

Gebiedsbeschrijving

Het fort aan de Buursteeg is onderdeel van de Grebbelinie. De linie is in de 18e eeuw aangelegd tussen de Grebbeberg bij Rhenen en Spakenburg aan het Eemmeer. De linie is een waterlinie, gebaseerd op inundatie van laaggelegen terreingedeelten en de afsluiting van hoger gelegen, niet inundeerbare terreinstroken (de zogenaamde accessen) door middel van verdedigingswerken. De 60 kilometer lange linie bestaat uit een ingenieus systeem van dijken om de waterstand in de inundatiekommen te reguleren.

Het noordelijke deel van het fort is in 2007 door een campingbeheerder verkocht aan de provincie Utrecht, die er thans een bezoekerscentrum wil laten realiseren. De gemeente Renswoude heeft financieel bijgedragen aan deze aankoop. Inmiddels zijn de plannen voor de realisatie van het bezoekerscentrum in een vergevorderd stadium en is het projectbesluit in de gemeente Renswoude ter visie gelegd. Om overlast van geparkeerde auto's langs de openbare weg te voorkomen, dient er naast het fort een parkeerterrein aangelegd te worden.



Figuur 4: luchtfoto plangebied ten tijde dat de camping nog aanwezig was (bron: Google Earth)

Projectbeschrijving

De vaststelling van de gebiedsvisie 'De Grebbelinie boven water' is ook de start geweest van de uitvoeringsfase van het Programma Grebbelinie. In dit uitvoeringsprogramma zijn circa 100 projecten benoemd. Elf grotere projecten die cruciaal zijn voor de uitvoering van de gebiedsvisie hebben de titel gekregen van sleutelproject.

Project 'Fort aan de Buursteeg' is sleutelproject 1. Het is het belangrijkste project binnen de Grebbelinie. Het noordelijk deel van het fort is aangekocht door de provincie Utrecht, teneinde daar een bezoekerscentrum voor de (gehele) Grebbelinie te realiseren waarvandaan de Grebbelinie kan worden bezocht en beleefd. Het nieuwbouwproject van circa 1.000 m² bvo betreft een bezoekerscentrum met ondergeschikte en deels ondersteunende kantoorfunctie, horecagelegenheid (categorie 2 van de Staat van Horeca-activiteiten), proeflokaal en fietsenstalling.

Het gebouw zal worden gesitueerd parallel aan de spoorlijn Arnhem-Utrecht en nabij de officiële entree van het noordelijke deel van het fort. Door deze gekozen positie zal het gebouw enerzijds werken als gedeeltelijk geluidscherm voor het noordelijke deel van het fort, anderzijds steekt het gebouw hierdoor niet ver het fortterrein in, zodat het als een logisch geheel met de omgeving wordt ervaren.

Op de begane grond (612 m²) van het gebouw zullen de ondergeschikte en deels aan het bezoekerscentrum ondersteunende kantoorfunctie, de horeca en het proeflokaal worden gesitueerd, met de bijbehorende ruimten zoals toiletten, keuken, opslag en dergelijke.

Onder horeca wordt in dit geval verstaan: *een bedrijf met drankvergunning, waar bedrijfsmatig dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt en/of bedrijfsmatig zaalaccomodatie wordt geëxploiteerd.*

De activiteiten die zullen gaan plaatsvinden in het bezoekerscentrum/horeca zullen enerzijds gericht zijn op educatie en communicatie over de cultuur historische kwaliteiten van de Grebbelinie en anderzijds op het bedienen van het publiek als het gaat om gebruik van de horecafaciliteiten. Incidenteel kunnen de faciliteiten van het bezoekerscentrum en de horeca worden gebruikt voor bijeenkomsten door de zakelijke markt (vergaderbijeenkomsten, mini conferenties en dergelijke) en voor particuliere feesten en partijen. Idee is de gemeente te verzoeken het fort als trouwlocatie te bestempelen. In het proeflokaal vinden wijnproeverijen voor publiek plaats. De Horeca en het proeflokaal hebben hun eigen terras/buitenruimte. In de avonden kunnen de activiteiten worden voortgezet, uiteraard binnen de gemeentelijke regelgeving en de APV. Het aantal evenementen dat op het Fort kan worden georganiseerd wordt door diezelfde APV beperkt. Grote evenementen worden echter niet beoogd op het fort, met uitzondering van "Grebbelinie gerelateerde evenementen". Dit soort evenementen dienen duidelijke samenhang te vertonen met de museale, cultuurhistorische, educatieve, recreatieve of ecologische functies die aan het fort verbonden zijn. Het aantal evenementen van deze aard zal beperkt blijven en door de APV worden ingeperkt.

Er worden voor deze functies 100 parkeerplaatsen voorzien middels halfverharding van het terrein. Binnen het plangebied van het bezoekerscentrum is er geen mogelijkheid voor het parkeren van auto's. Ook in de directe omgeving zijn niet voldoende parkeerplekken. Als oplossing is gekeken naar de parkeermogelijkheid bij station Veenendaal –de Klomp. Hiervoor zijn pendelbussen nodig wat de flexibiliteit in het bezoek van de locatie vermindert. Een aantal bezoekers zal, georganiseerd, met een bus het fort kunnen bezoeken. Het zal dan gaan om een schoolreis of een excursie. Gesteld wordt dat er per dag gemiddeld één bus bij het Fort zal komen. Dit is op reguliere dagen/weken. De bussen kunnen tijdelijk op de uitstapplaats, parallel aan de Klompersteeg, blijven staan of parkeren bij station Veenendaal-De Klomp. In het geval van een bijzonder evenement bij het Fort zal een aparte vergunning, inclusief parkeeroplossing nodig zijn.

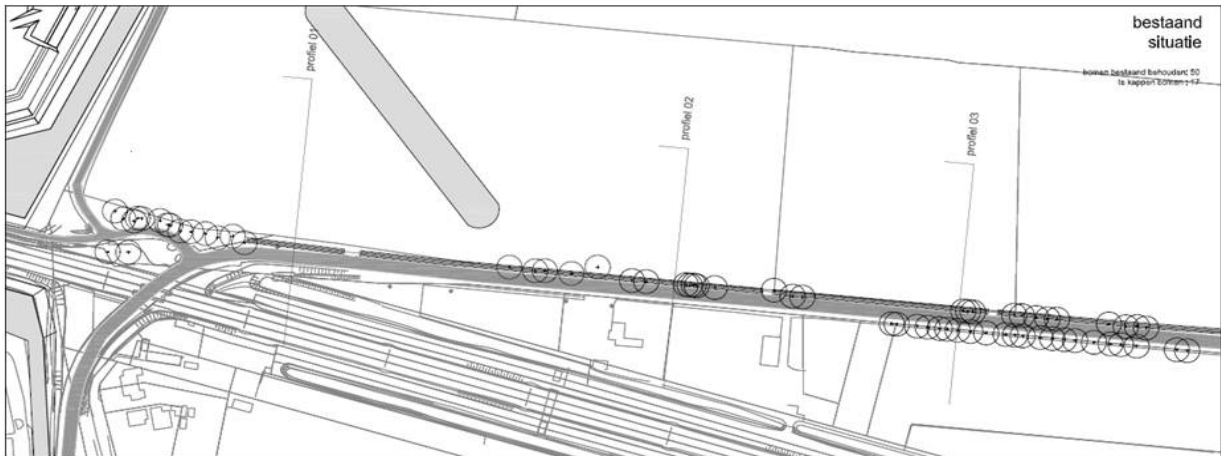
Om wildparkeren langs de openbare weg in de directe omgeving van het Fort tegen te gaan, is gekozen om een nieuw parkeerterrein ten dienste van het fort aan te leggen langs de Klompersteeg. Het fort is vanaf deze parkeerplaats te voet te bereiken. Het parkeerterrein is aangemerkt als een Toeristisch overstap punt (TOP). Hierdoor zullen wandelaars die een wandeling in de omgeving willen maken ook gebruik kunnen maken van de parkeerplaats. Daarnaast zullen regelmatig zakelijke bijeenkomsten voorzienbaar zijn op het fort. Daarom wordt gezorgd voor een kleine overcapaciteit aan parkeerplaatsen. De omvang van de parkeerplaats is afgestemd op het reguliere bezoekersaantal, alsmede op de bezoekersspreiding gedurende de dagen, de verhoudingen tussen bezoekers per auto, fiets en openbaar vervoer.

Ontwerp Parkeerplaats

De parkeerplaats wordt gefaseerd gerealiseerd. Fase 1 is de situatie waarbij de fietstunnel onder het spoor nog niet is gerealiseerd en de Klompersteeg nog steeds een ontsluitingsweg is met een snelheidsregime van 80 km/u. Fase 2 is de situatie na realisatie van de fietstunnel onder het spoor. De Klompersteeg is dan afgewaardeerd en er zal een keerlus voor vrachtverkeer gerealiseerd zijn.

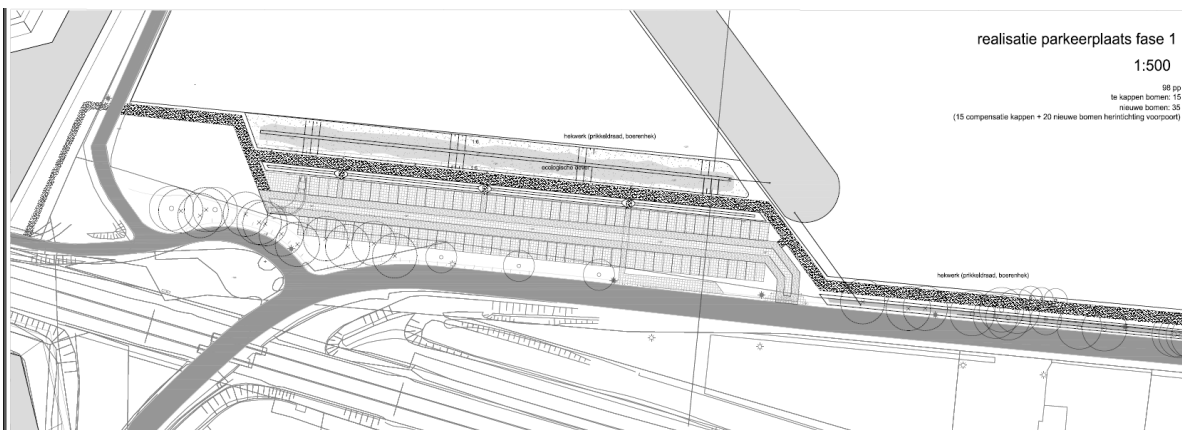
De parkeerplaats zal in één keer definitief worden gerealiseerd, waarbij de aansluitingen van het wandelpad na realisatie van de fietstunnel onder het spoor nog enige aanpassing behoeven.

Het parkeerterrein ligt dichtbij het fort, parallel aan de Klompersteeg en tussen het fort en de tankgracht. Er worden in totaal 100 parkeerplaatsen gerealiseerd. De huidige locatie is momenteel akkerland.

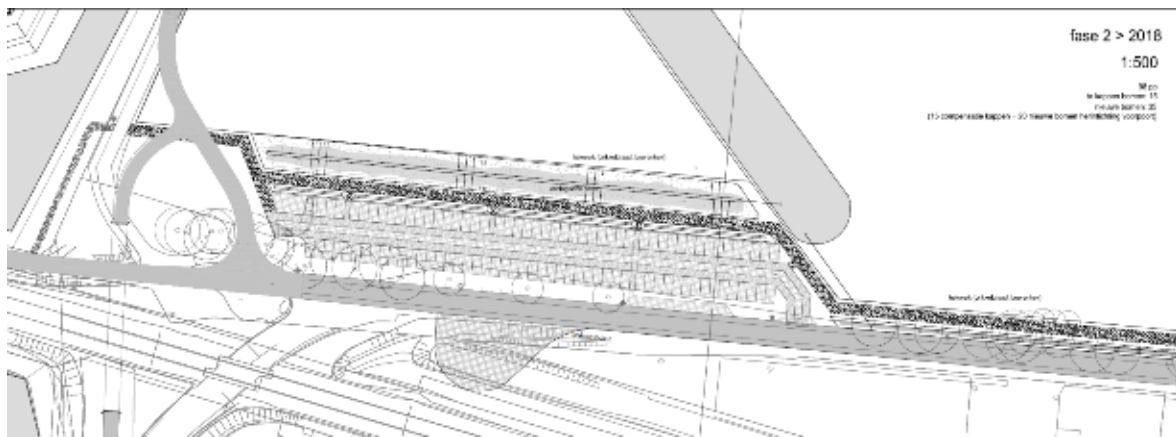


Figuur 5; Overzichtstekening bestaande situatie

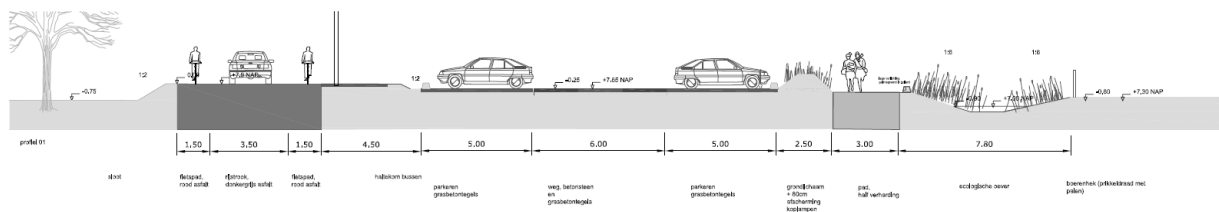
Ten noorden van de parkeerplaats zal een ecologische verbinding met wandelpad worden gerealiseerd. Het wandelpad zal ter hoogte van de tankgracht afbuigen richting Klompersteeg en daarna evenwijdig aan de Klompersteeg worden ingepast in een strook van 5 meter breed. Het wandelpad verbindt het Fort met station Veenendaal-De klomp. De bezoekers kunnen te voet van de parkeerplaats naar het Fort.



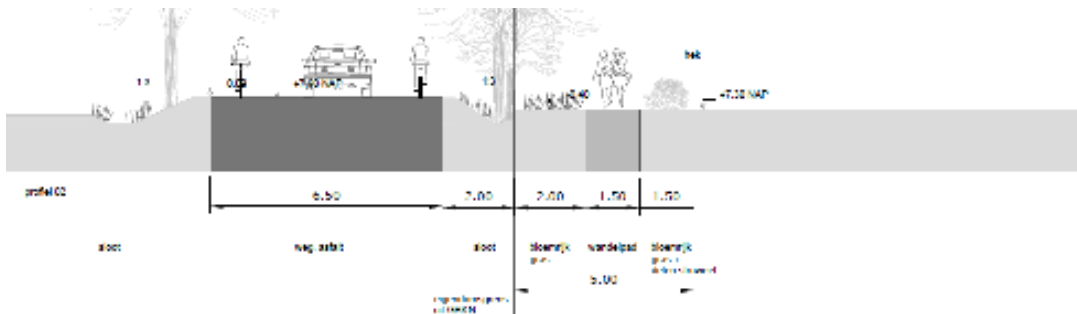
Figuur 6; Ontwerp parkeerplaats fase 1



Figuur 7; Ontwerp parkeerplaats fase 2



Figuur 8; tpv parkeerplaats



Figuur 9; profiel tpv wandelpad

Landschappelijke inpassing

Voor de parkeerplaatsen is een aantal ruimtelijke uitgangspunten voor de landschappelijke inpassing geformuleerd. De belangrijkste worden hieronder beschreven.

De parkeerplaats is dichtbij het fort gesitueerd. Deze bevat circa 100 parkeerplaatsen en is parallel aan de Klompersteeg, tussen het fort en de tankgracht gesitueerd. De parkeerplaats is ingepast om het vrije zicht vanaf de voorkant van het fort over het agrarisch landschap te behouden. Dit uitzicht wordt zo min mogelijk gehinderd. De grond ten noorden van de parkeerplaats kan agrarisch blijven. Op termijn is het ook mogelijk om dit gebied als natuurgebied (bloemrijkgrasland) in te richten. De fysieke afstand naar het bezoekerscentrum is gemiddeld 210 meter.

De noordzijde van de parkeerplaats ligt op 19 m uit de rand van de Klompersteeg. De parkeerplaats zal als een 'groene parkeerplaats' ingericht worden om zoveel mogelijk op te gaan in het omliggende agrarische landschap. Deze bestaat grotendeels uit grasbetontegels. Deze wateren beter af (drainage) en hebben een groenere uitstraling dan bijvoorbeeld betonsteen. Het verlichtingsregie wordt beperkt tot het laagste nivo om mogelijke overlast voor vleermuizen te vermijden en tegelijkertijd voldoende functionele verlichting voor bezoekers te geven. De beplanting (grotendeels kleine bomen) in de overhoek van de Klompersteeg wordt ontruimd om het vrije zicht bij aankomst op het fort niet te ontnemen. Eventueel te compenseren bomen kunnen in de nieuwe natuurstrook langs de Klompersteeg herplant worden.

Bussen met bezoekers van het fort kunnen halteren op de halteplaats evenwijdig aan de Klompersteeg. Gezien het lage aantal bussen kunnen bussen ook tijdelijk op de halteplaats parkeren. In fase 1 is er geen keer mogelijkheid bij de parkeerplaats. De bussen zullen, komend vanuit richting station Veenendaal – De Klomp, na het uitstappen van de inzittenden, doorrijden richting spoorwegovergang. In fase 2 kunnen bussen gebruik maken van de keerlus, die in het kader van het project Spoortunnels wordt gerealiseerd. De halteplaats blijft in deze fase gehandhaafd.

Wandelpad en ecologische oever

Achter de parkeerplaatsen aan de noordkant is er een wandelpad en watergang met ecologische oever gesitueerd. Dit pad loopt vanaf het treinstation Veenendaal-De Klomp naar het fort toe. Dit pad wordt door de parkerende bezoekers gebruikt als route van de parkeerplaats naar het fort. Ten oosten van de parkeerplaats loopt het pad in een strook van 5 meter breed, parallel aan de Klompersteeg, door tot station Veenendaal-De Klomp. Ten noorden van het wandelpad is een strook van 1,5 m die groen zal worden ingericht.

Ruimtelijke uitgangspunten

Fasering:

Fase 1: (2015-2020) Aanleg parkeerplaats tbv het fort en wandelpad. Fietsers mogen tijdelijk over het wandelpad heen.

Fase 2: (vanaf 2020) Aanpassing Klompersteeg en tunnel voor het fort.

Hoogtes

Het gemiddelde hoogteverschil tussen weiland en weg is 0,60 m. De nieuwe parkeerplaats wordt op 0,30cm hoger dan het omliggende weiland aangelegd. Dit is mede afhankelijk van de grondwaterstand. Deze zullen nader bepaald moeten worden om de uitwerking exact in te passen.

Sloten

Vanwege de obstakelvrije zone van 4,5m vanaf de rand van de weg (60kmpu) worden de sloten en bijbehorende bomen gehandhaafd langs de Klompersteeg.

Bomen

Een aantal bomen ter hoogte van de parkeerplaats naast het fort wordt gekapt om vrije zicht op het fort te waarborgen. Enkele kleinere bomen ter hoogte van de tankgracht worden gekapt om het zicht over de tankgracht vrij te maken. Alle andere bomen worden gehandhaafd.

Grond tussen tankgracht en fort

De agrarische gronden tussen tankgracht en fort die niet voor parkeren gebruikt wordt zal natuur als bestemming krijgen. We stellen een extensieve vorm van beheer (bloemrijk grasland) voor, met een maaieregime van 1 à 2 keer per jaar.

Wandelpad en ecologische oever

Er wordt een wandelpad langs de Klompersteeg gemaakt, hoofdzakelijk voor wandelaars en fietsers (in fase 1) vanuit het treinstation Veenendaal-De Klomp.

Aansluiting parkeerplaats op de Klompersteeg

Deze parkeerplaats zal via één nieuwe entree (ter hoogte van de tankgracht) aangesloten worden op de openbare weg. De aansluiting voor wandelaars vanuit de parkeerplaats naar het fort zal via de binnenkant van het parkeerplaats plaatsvinden vanwege veiligheid. De snelheid van de bestemmingsweg (60km/uur) maakt het, in fase 1, gevaarlijk om langs de weg te lopen.

Aansluiting Landbouw grond

Door de aanleg van het wandelpad zullen er mogelijk nieuwe duikers aangelegd worden om de landbouw insteken te kunnen behouden.

Cultuurhistorische argumenten

- De afstand van de parkeerplaats naar het bezoekerscentrum is zowel van de parkeerplaats fase 1 als de overloopparkerplaats fase 2 realistisch, goed overbrugbaar.
- Door het parkeren compact op 1 locatie te houden kan je ook betaalbare en waardevolle voorzieningen treffen voor de parkeerplaats, zoals infopanelen, bewegwijzering, fietsoplaadpunt e.d. Deze investeringen komen in deze variant ten goede van alle parkeerplaatsen.
- De Klompersteeg blijft als lijn in het landschap zichtbaar.
- Het weggetje tussen het fort en de spoorlijn (voorheen Schalm, heet nu Buursteeg) blijft verkeerssluw, hetgeen bijdraagt aan de beleving van het fort en het instandhouden van de huidige functie van deze weg waarin wandelen en fietsen langs het fort centraal staan.
- Deze variant biedt mogelijkheden om de Grebbelinie-elementen op het grondgebied van de gemeente Ede beter onder de aandacht te brengen in relatie met het fort. Ter hoogte van de tankgracht zou op enige wijze ook de tankversperring in de Klompersteeg meer accent kunnen krijgen. (zie bijlage met op de achtergrond een historische kaart van de versterkingen in Ederveen, de loop van de tankgracht tot de Klompersteeg en de verschillende tankversperringen van de Grebbelinie in de gemeente Ede)
- De parkeerplaats is gesitueerd op ruime afstand van de huizen langs de gracht van het bastion.
- Het schootsveld van het bastion blijft groen, het fort behoudt ook in relatie met de omgeving zijn landschappelijke kwaliteit.
- De zichtlijn vanaf het bastion richting De Klomp blijft behouden. Het blijft daardoor een aantrekkelijke plek voor rondleiders/gidsen om de relatie van het fort en de voorposten bij Ederveen/De Klomp aan bezoekers uit te leggen.
- Door het parkeren op één plaats te concentreren, creëer je op andere plaatsen (de meeste) rust rond het fort, met name ook de achterzijde. De achterzijde is in dat opzicht kwetsbaar omdat vanaf het terreplein (het centrale deel in het fort) aan de achterzijde geen aarden wallen liggen. Een eventuele parkeerplaats aan de westzijde zou daardoor direct invloed hebben op de beleving vanuit het fort en het bezoekerscentrum. Bovendien zou de landschappelijke/militaire relatie met de daarachter gelegen Batterij aan de Schalm en de Linie van Juffrouwwijk in optische zin worden verstoord.

3. BELEIDSKADER

Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. Met de structuurvisie zet het kabinet het roer om in het nationale ruimtelijke beleid. De nieuwe SVIR vervangt verschillende bestaande nota's zoals de Nota Ruimte, de agenda landschap en de agenda vitaal Platteland.

Het Rijk laat de ruimtelijk ordening meer over aan provincies en gemeenten en kiest voor een selectieve inzet van rijksbeleid op 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk voor de resultaten. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Deze 13 nationale belangen zijn:

1. Rijksvaarwegen
2. Mainport ontwikkeling Rotterdam
3. Kustfundament
4. Grote rivieren
5. Waddenzee en waddengebied
6. Defensie
7. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen
8. Elektriciteitsvoorziening
9. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen
10. Ecologische hoofdstructuur
11. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament
12. IJsselmeergebied
13. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het besluit algemene regels ruimtelijke ordening is vanaf 1 oktober 2012 in werking getreden. Het besluit stelt niet alleen regels omtrent de 13 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de SVIR, maar stelt ook regels die in bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen moeten worden opgenomen. Het Barro voorziet in de juridische borging van het nationaal ruimtelijk beleid. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken.

Conclusie

Met de realisatie van het parkeerterrein zijn geen rijksbelangen in het geding

Provinciaal beleid

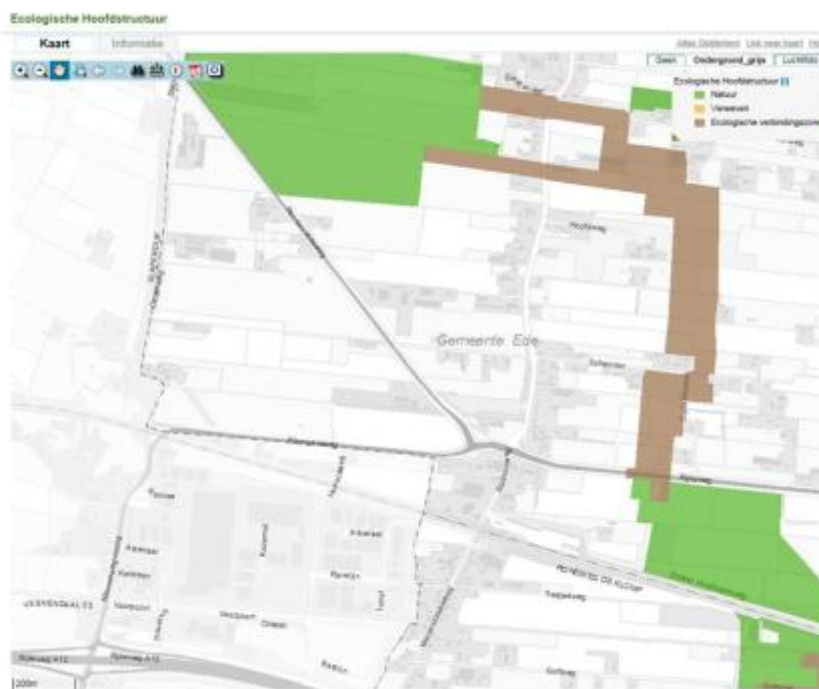
Streekplan Gelderland 2005

Op 29 juni 2005 is het Streekplan Gelderland 2005 door Gedeputeerde Staten vastgesteld. Op 1 juli 2008 is de fundamentele herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in werking getreden. Door de inwerkingtreding van de Wro heeft het streekplan nu de status van een structuurvisie gekregen.

In deze visie is aangegeven dat locatie voor het bezoekerscentrum en de parkeerplaats een verstedelijkingsknooppunt is waar regionale inspanning nodig is. Bij de ontwikkeling van dit gebied dient rekening gehouden te worden met de (cultuur) historische dimensie van de waardevolle landschappen. Het provinciale beleid is er mede op gericht om waardevolle landschappen te verbeteren en de Ecologische Hoofdstructuur te verbeteren. De ontwikkeling van het bezoekerscentrum en de bijbehorende parkeerplaats zullen bijdragen aan deze doelstelling.

EHS

De parkeerplaats bevindt zich in de nabijheid van een Ecologische verbindingzone. Een verbindingzone bestaat uit een schakeling van natuurelementen (stapstenen) die een multifunctioneel gebied doorsnijdt. Het gaat om smalle zones met een strategische ligging. Voor deze zones is specifiek ruimtelijk beleid aan de orde. Het betreft een combinatie van planologische bescherming van aanwezige waarden en planologische reservering (zoekzone) voor versterking van de natuurwaarde voor de doelsoorten die in het Gelderse gebiedsplan Natuur en landschap zijn aangegeven.



Figuur 10: kaart EHS provincie Gelderland. (groen= natuur, Bruin = Ecologische verbindingzone)

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de wens om de ruimtebehoefte zorgvuldig en in regionaal verband af te stemmen. Met meervoudig ruimtegebruik wordt de regionale verscheidenheid duurzame versterkt (ecologie, cultuurhistorie, toerisme en bereikbaarheid) Daarmee is het project in overeenstemming met de het Streekplan Gelderland 2005.

Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013

Het beleid uit het Streekplan Gelderland 2005 wordt op de hoofdlijnen juridisch vertaald in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (in werking 22-01-2013). Het artikel over EHS richt zich op het behouden en versterken van de in het streekplan genoemde Kernkwaliteiten en omgevingscondities van de Gelderse ecologische hoofdstructuur.

In de verordening is vastgelegd dat ruimtelijke plannen binnen de EHS gebieden mogelijk zijn, mits aangetoond wordt dat:

- Met de ontwikkeling wordt bijgedragen aan de realisering van natuurdoelen waarbij de kernkwaliteiten zoveel mogelijk worden ontzien.

Conclusie

Het beleid is mede gericht op de bescherming van de kwaliteiten van de EHS in de Gelderse Vallei. Het project is in overeenstemming met het van toepassing zijnde beleid.

Regionale beleidsinvulling functieverandering en nevenactiviteiten: Regio De Vallei

In het streekplan Gelderland 2005 is het beleid ten aanzien van niet agrarische bedrijvigheid in het buitengebied opgenomen. De mogelijkheid wordt geboden om van het functieveranderingsbeleid in regionaal verband af te wijken, mits passend in een door Gedeputeerde Staten geaccordeerde beleidsinvulling voor functieverandering. Hierbij kan ook de uitbreidingsmogelijkheid van niet agrarische bedrijven/functies in het buitengebied worden betrokken.

In de regionale beleidsinvulling functieverandering en nevenactiviteiten: Regio de Vallei (4 april 2008), hebben de gemeenten Ede, Wageningen, Barneveld, Nijkerk en Scherpenzeel, voor hun complete buitengebieden een eigen beleidsinvulling ontwikkeld voor functieverandering, nevenfuncties op agrarische bedrijven en uitbreiding van niet agrarische bedrijven. Functieverandering is geen doel op zich, maar moet bijdragen aan de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. De gemeenten hebben de volgende doelen geformuleerd:

- Verbetering van de ruimtelijke kwaliteit vindt naast sloop van bebouwing tevens plaats door:
 - o Verbetering van publieke functies zoals ontwikkeling van landschap en natuur door versterking van de kenmerken van het oorspronkelijke landschap
 - o Bijdrage aan recreatieve routes
 - o Bijdrage aan waterberging
- Versterking van de economische en sociale vitaliteit van het buitengebied door onder voorwaarden niet aan buitengebied gebonden functies toe te staan als nieuwe economische dragers en onder voorwaarden ook ruimte te bieden voor uitbreiding van deze functies.
- Aansluiting van het beleid voor functieverandering bij de specifieke kenmerken en behoeften in de regio.

Conclusie

Het project draagt bij aan de bereikbaarheid van een nieuwe publieke functie die gericht is op de beleving van de cultuur historische waarden van de regio en past derhalve binnen deze regionale beleidsinvulling.

Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Ede

De Structuurvisie Ede beschrijft de (ontwikkel)koers van het buitengebied tot 2030. Het is de juridische vertaling van het ontwikkelingsplan Buitengebied Ede uit 2008. Met de structuurvisie wil de gemeente ruimte geven aan de dynamiek van het buitengebied, waarbij de gemeente stuurt op de ruimtelijke kwaliteit. Hierbij zijn de volgende beleidsdoelen geformuleerd:

- Een integrale ontwikkelingsgerichte aanpak. De ontwikkeling dient zich te richten op sterke economische dragers en een aantrekkelijke en duurzame inrichting.
- Een sterke samenhang tussen stad en land. Het buitengebied en de stedelijke samenleving vormen één geheel.
- Een sterk groen-blauw casco, dat de natuurkernen met elkaar verbindt. Het sterke groen-blauwe casco is noodzakelijk, als antwoord op de voortschrijdende uitbouw van de stedelijke gebieden van Ede en Veenendaal en de voortschrijdende dynamiek van het buitengebied.
- Een sterke eigenheid van Ede. Alle nieuwe ontwikkelingen – zowel in grootschalige ontwikkelingen als in kleinere particuliere initiatieven – dienen voort te bouwen op de huidige kenmerkende kwaliteiten van het Edese buitengebied.

Bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan “Agrarisch Buitengebied Ede”, vastgesteld op 27 september 2012 (raadsstuk 2012/69), is van kracht.

De locatie voor de beoogde parkeerplaatsen heeft de bestemming ‘Agrarisch’. Voor de bestemming ‘agrarisch’ geldt dat in beginsel alleen bebouwing of verharding is toegestaan ten dienste van de agrarische bestemming.

Voor de aanleg van de parkeerplaatsen is artikel 3.7. ‘Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden’ van toepassing (de vroegere aanlegvergunning).

In artikel 3.7.1. sub e van de regels is bepaald dat het is verboden op of in de gronden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag de volgende werken, geen bouwwerkzaamheden zijnde, of werkzaamheden uit te voeren zoals het aanleggen en/of verharderen van paden en wegen, parkeerplaatsen en/of andere oppervlakteverharding. Dit betekent dat er een omgevingsvergunning (regulier) moet worden aangevraagd bij de gemeente Ede (Omgevingsdienst De Vallei) op grond van artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder b, van de Wabo.

Conclusie

Het parkeerterrein past niet in de bestemming "Agrarisch". Het bestemmingsplan biedt echter de mogelijkheid middels een omgevingsvergunningprocedure (Wabo) de aanleg en het gebruik van de parkeerplaatsen te realiseren. Het betreffende gebruik kan slechts gerealiseerd worden indien het bestuursorgaan (gemeente Ede) medewerking verleent aan een afwijkingsprocedure. Deze ruimtelijke onderbouwing geldt als motivering om aan te tonen dat vanuit ruimtelijk oogpunt er geen onevenredige bezwaren te verwachten zijn voor de beoogde ontwikkeling.

4. PROJECTBESCHRIJVING

Aanleiding

Ten dienste van een te realiseren bezoekerscentrum met horecafunctie aan het Fort aan de Buursteeg is een parkeervoorziening nodig. Het bezoekerscentrum ligt in de gemeente Renswoude. De benodigde parkeerplaats ligt in de gemeente Ede. De provincie Utrecht is initiatiefnemer van dit totale project. Voor de aanleg van het parkeerterrein is een omgevingsvergunning noodzakelijk.

Ruimtelijke inpassing

Op het terrein van het Fort aan de Buursteeg is geen ruimte voor een parkeerterrein. Met de betrokken partijen is gezocht naar een goede alternatieve locatie. Als oplossing is gekeken naar de parkeermogelijkheid bij station Veenendaal –de Klomp. Hiervoor zijn pendelbussen nodig wat de flexibiliteit in het bezoek van de locatie vermindert. Om wildparkeren langs de openbare weg in de directe omgeving van het Fort tegen te gaan is gekozen om een nieuw parkeerterrein ten dienste van het fort aan te leggen langs de Klompersteeg. Het fort is vanaf deze parkeerplaats te voet te bereiken.

Naast een alternatieve locatie is tevens gekeken naar een verantwoorde cultuurhistorische inpassing van het parkeerterrein. Door het parkeren op één plaats te concentreren, creëer je op andere plaatsen (de meeste) rust rond het fort, met name ook de achterzijde. De achterzijde is in dat opzicht kwetsbaar omdat vanaf het terreplein (het centrale deel in het fort) aan de achterzijde geen aarden wallen liggen. Een eventuele parkeerplaats aan de westzijde zou daardoor direct invloed hebben op de beleving vanuit het fort en het bezoekerscentrum. Bovendien zou de landschappelijke/militaire relatie met de daarachter gelegen Batterij aan de Schalm en de Linie van Juffrouwwijk in optische zin worden verstoord. In de getoonde variant is er nu een prima alternatief gecreëerd voor deze parkeerplaats.

De realisatie van voldoende parkeervoorzieningen is een randvoorwaarde voor het ontwikkelen van het Fort aan de Buursteeg. De ontwikkeling van het bezoekerscentrum op het Fort heeft tot gevolg dat de parkeerbehoefte in de nabijheid van het Fort verandert. De functie van het bezoekerscentrum en de noodzaak om het fort ook commercieel te kunnen exploiteren voor behoud van de cultuurhistorische waarden, maken een parkeerplaats in de onmiddellijke omgeving onmisbaar. De omvang van de parkeerplaats is afgestemd op het reguliere bezoekersaantal, alsmede op de bezoekersspreiding gedurende de dagen, de verhoudingen tussen bezoekers per auto, fiets en openbaar vervoer. De locatie voor de parkeerplaats biedt voordelen boven andere beoogde locaties:

- de bezoekersstroom wordt zo efficiënt mogelijk naar het fort geleid
- parkeren vindt plaats aan de rand van de locatie, zover mogelijk bij omwonenden vandaan.

Verkeer/Parkeren

Er worden voor deze functies 100 parkeerplaatsen voorzien middels halfverharding van het terrein. Binnen het plangebied van het bezoekerscentrum is er geen mogelijkheid voor het parkeren van auto's. Ook in de directe omgeving zijn niet voldoende parkeerplekken. Als oplossing is gekeken naar de parkeermogelijkheid bij station Veenendaal –de Klomp. Hiervoor zijn pendelbussen nodig wat de flexibiliteit in het bezoek van de locatie vermindert. Een aantal bezoekers zal, georganiseerd, met een bus het fort kunnen bezoeken. Het zal dan gaan om een schoolreis of een excursie. Gesteld wordt dat er per dag gemiddeld één bus bij het Fort zal komen. Dit is op reguliere dagen/weken. De bussen kunnen tijdelijk op de uitstapplaats, parallel aan de Klompersteeg, blijven staan of parkeren bij station Veenendaal-De Klomp. In het geval van een bijzonder evenement bij het Fort zal een aparte vergunning, inclusief parkeeroplossing nodig zijn.

Om wildparkeren langs de openbare weg in de directe omgeving tegen te gaan, is gekozen om een nieuw parkeerterrein ten dienste van het Fort aan te leggen langs de Klompersteeg. Het Fort is vanaf deze parkeerplaats te voet te bereiken. Het parkeerterrein is aangemerkt als een Toeristisch overstap punt (TOP). Hierdoor zullen wandelaars die een wandeling in de omgeving willen maken ook gebruik kunnen maken van de parkeerplaats. Daarnaast zullen regelmatig zakelijke bijeenkomsten voorzienbaar zijn op het fort. Daarom wordt gezorgd voor een kleine overcapaciteit aan parkeerplaatsen. De omvang van de parkeerplaats is afgestemd op het reguliere bezoekersaantal, alsmede op de bezoekersspreiding gedurende de dagen, de verhoudingen tussen bezoekers per auto, fiets en openbaar vervoer.

Bereikbaarheid:

De locatie is bereikbaar via de afrit van de N418. Na het kruisen van de gelijkvloerse spoorwegovergang kan het parkeerterrein, vanaf de Klompersteeg, via een nieuwe inrit (ter hoogte van de tankgracht) worden bereikt.

Bussen met bezoekers van het fort kunnen halteren op de halteplaats evenwijdig aan de Klompersteeg. Gezien het lage aantal bussen kunnen bussen ook tijdelijk op de halteplaats parkeren. In fase 1 is er geen keer mogelijkheid bij de parkeerplaats. De bussen zullen, komend vanuit richting station Veenendaal – De Klomp, na het uitstappen van de inzittenden, doorrijden richting spoorwegovergang. In fase 2 kunnen bussen gebruik maken van de keerlus, die in het kader van het project Spoortunnels wordt gerealiseerd. De halteplaats blijft in deze fase gehandhaafd.

Archeologie

Om de archeologische waarden van het gebied vast te stellen is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (ADC Rapport 3852). De resultaten uit dit onderzoek zijn als volgt.

Lage verwachting aanwezigheid archeologische waarden

Het plangebied strekt zich uit in een dekzandvlakte nabij een dekzandrug. Op grond van de hogere ligging moet ter plaatse van dekzandruggen rekening worden gehouden met resten vanaf de vroege Prehistorie. Deze kunnen bijvoorbeeld bestaan uit overblijfselen van kleine mesolithische kampementen. Ook resten uit latere perioden zijn mogelijk aanwezig. In de lager gelegen randzone, waarin het plangebied zich uitstrekt, is de kans op de aanwezigheid van dergelijke resten echter relatief klein.

Vanaf de Midden Bronstijd werd het plangebied onaantrekkelijk voor bewoning. Dit is ingegeven door de sterke vernatting van het landschap en veenvorming. In de Late Middeleeuwen werd het veen op grote schaal afgegraven voor de turfwinning en in de 17e eeuw werd een begin gemaakt met de ontginning van het gebied. Om wateroverlast tegen te gaan werden dijken en kaden aangelegd. In principe is in deze periode weer bewoning mogelijk in het plangebied. Uit oude kaarten blijkt echter dat de bewoning in het gebied geconcentreerd bleef langs ontginningsassen. Het plangebied maakt geen deel uit van een ontginningsas. Ook zijn er geen dijken of kaden aanwezig.

In 1786 werd ten westen van het plangebied Fort aan de Buursteeg aangelegd. Het plangebied fungeerde als inundatiegebied en maakt geen deel uit van het aardwerk.

Geen nader archeologisch onderzoek nodig

Gezien de lage verwachting en de geringe omvang van de bodemingrepen is het plangebied voldoende onderzocht.

Conclusie

ADC ArcheoProjecten adviseert om het terrein vrij te geven voor de voorgenomen ontwikkeling. Het is echter niet volledig uit te sluiten dat binnen het onderzochte gebied toch nog archeologische resten voorkomen. Het verdient daarom aanbeveling om de uitvoerder van het grondwerk te wijzen op de plicht archeologische vondsten te melden bij de bevoegde overheid, zoals aangegeven in artikel 53 van de Monumentenwet.

Flora en Fauna

Onder meer bij ruimtelijke ingrepen dient rekening te worden gehouden met beschermde soorten en gebieden. Wet- en regelgeving omtrent deze soorten en gebieden is vastgelegd in de Flora- en faunawet (Ff-wet), Natuurbeschermingswet (NBwet) en de structuurvisie.

Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt niet in of in de directe omgeving van een beschermd natuurgebied. Ten westen van het plangebied liggen onderdelen van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en een Beschermd Natuurmonument. Een negatief effect op beschermde gebieden in de omgeving is uit te sluiten op grond van de afstand tot de gebieden en het toekomstige terreingebruik.

Ten westen van het fort ligt Beschermd Natuurmonument Meeuwenkampje. Het betreft een natuurreservaat met schraallanden. De afstand tot het plangebied bedraagt circa 600 meter. Gezien de afstand tot het plangebied dient beoordeeld te worden wat de grensoverschrijdende effecten zijn (stikstof). Gezien de aanwezigheid van de Rijksweg A12 zal het grensoverschrijdende effect van stikstof door realisatie van de parkeerplaats in niet betekende mate zijn.

Flora

- Er zijn geen bedreigde of beschermde plantensoorten aangetroffen. Het voorkomen van bedreigde en strikter beschermde soorten is uit te sluiten.

Fauna

- De ingreep heeft kan een negatief effect hebben op tabel 1-soorten zoogdieren. Voor dergelijke soorten geldt een algemene vrijstelling van de verbodsartikelen van de Flora Fauna-wet in geval van ruimtelijke ontwikkelingen.
- Verblijfplaatsen van vleermuizen (zie rapportage Flora en Fauna) zijn in het plangebied uit te sluiten. Het belang van het terrein voor vliegroutes en als foerageergebied voor vleermuizen is te verwaarlozen.
- Op het terrein komen broedvogels zonder vaste nestplaats in opgaande begroeiing en rond de watergang voor.
- Vaste nestplaatsen van broedvogels zijn uit te sluiten.
- Het terrein is marginaal geschikt voor weidevogels, vanwege de relatieve kleinschaligheid (perceelgrootte in combinatie met bomen op de rand). De vroegste weidevogel, zijnde de Kievit, was niet aanwezig. Weidevogels beschikken niet over vaste nestplaatsen en het terrein is ook niet aangewezen als weidevogelgebied.
- Het plan is niet van invloed op vissen en amfibieën, mits de watergang en de oeverzone ongemoeid blijven.
- Het plan is niet van invloed op strikter beschermde zoogdieren, reptielen en ongewervelden.

Uit het onderzoek komt naar voren dat het plan – wat de strikter beschermde soorten betreft – een negatief effect kan hebben op broedvogels zonder vaste nestplaatsen. Het is verboden broedsels van vogels te verstoren of te vernielen. Daarom dient het kappen van bomen ten minste buiten de periode half maart – half juli te gebeuren. Eerdere en met name latere nestgevallen zijn mogelijk. In de periode november-februari is de kans op verstoring van broedsels nihil. In de oeverzone van de watergang zijn broedsels te verwachten. Bij aanvang van de werkzaamheden in het midden van het broedseizoen kan verstoring optreden. Om dit te voorkomen kunnen de werkzaamheden het beste buiten broedseizoen plaatsvinden of ten minste voor het broedseizoen starten.

Luchtkwaliteit

Als het project gevolgen kan hebben op het gebied van de luchtkwaliteit, dan verplicht de Wet milieubeheer soms tot het uitvoeren van luchtkwaliteitonderzoek. Projecten die slechts in zeer beperkte mate bijdragen aan de luchtverontreiniging, zijn op grond van de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate bijdragen' vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden. Op grond van de ministeriële regeling 'niet in betekende mate bijdragen' zijn (onder andere) de volgende projecten vrijgesteld van toetsing:

- Woningbouwplannen met minder dan 1.500 woningen
- Kantoorlocaties met een vloeroppervlak van minder dan 100.000 m²
- Projecten die minder dan 3% van de toekomstige grenswaarde voor stikstof of fijnstof bijdragen.

De parkeerplaatsen leiden niet tot een toename van verkeersbewegingen. Daarbij wordt de doorgaande weg richting A12 medio 2020 afgesloten. Het is daarom niet aannemelijk dat het project effect zal hebben op de luchtkwaliteit, is geen nader onderzoek verricht.

Externe veiligheid

In de directe omgeving van het te realiseren bezoekerscentrum bevinden zich geen inrichtingen die een bedreiging opleveren in het kader van de externe veiligheid.

Qua transport van gevaarlijke stoffen is de spoorlijn Arnhem-Utrecht niet meer in gebruik. Dat betekent dat geen rekening gehouden hoeft te worden met een plaatsgebonden risico en een groepsrisico.

De raad heeft de 'Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' toegepast, zoals, in afwachting van de wettelijke verankering van het basisnet spoor, wordt aanbevolen door de minister van Infrastructuur en Milieu. In deze circulaire wordt vervoer van gevaarlijke stoffen over de lijn Arnhem-Utrecht niet toegestaan.

Water

Voor de toetsing van het ontwerp is gebruik gemaakt van de online watertoets. Het doel van de watertoets is om alle belanghebbenden tijdig te informeren en om te bepalen welke procedure benodigd is en de daarbij eventueel te treffen maatregelen om te komen tot een hydrologisch neutraal plan. Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van Waterschap Vallei en Eem en Veluwe. Uit de toets komt naar voren dat binnen het plangebied meerdere belangrijke oppervlaktewateren, waterkeringen op gebieden die zijn aangewezen als regionale waterberging liggen. Hierdoor kunnen primaire waterbelangen geraakt worden.

Het ontwerp van de parkeerplaats houdt rekening met de bestaande watergangen. Deze worden niet aangetast. Ten noorden van het parkeerterrein wordt een nieuwe watergang (ecologische oever) gerealiseerd. Deze zal worden aangesloten op het watersysteem.

Het parkeerterrein wordt grotendeels uitgevoerd in halfverharding. Ten aanzien van de halfverharding - grind of puin, mag worden aangenomen dat het water hier nog steeds wel doorheen kan om in de bodem te infiltreren, zij het met meer moeite. Voor de toename in vierkante meters halfverharding wordt daarom 50% gehanteerd als toename van daadwerkelijke verharding. De toename van de verharding is als volgt opgebouwd:

- totaal toename verharding (ontsluitingsweg over parkeerterrein) in betonsteen : 290 m²
- totaal toename parkeerplaatsen (halfverharding) in grasbetontegel: 795 m² (hiervan telt 397 m² mee in de berekening)
- Totaal toename verharding: 687 m²
- realisatie water in het project (ecologische oever): 714 m²

Wanneer bij ontwikkelingen meer dan 1500 m² verharding wordt toegevoegd dient dit gecompenseerd te worden. De totale toename van verharding ligt onder de 1500 m².

Conclusie watertoets (reactie waterschap Vallei en Veluwe d.d. 27 mei 2015):

Op 4 maart 2015 heeft het Waterschap het plan ontvangen via de digitale watertoets.

1. Voor wat betreft de waterkering is het aanleggen van de parkeerplaats mogelijk middels een vrijstelling in algemene regel 3.1.11 van de Keur. 3.1.11 betreft de Algemene regel verrichten van handelingen, het behouden van werken of vaste substantie of voorwerpen laten liggen in beschermingszone B
2. Vrijstelling wordt verleend, in de algemene regel 3.2.54, van het verbod, bedoeld in artikel 3.4 van de Keur, voor het brengen van water in een oppervlaktewaterlichaam via nieuw verhard oppervlak buiten de bebouwde kom omdat het totaal aaneengesloten nieuwe oppervlak niet meer bedraagt dan 0,4 ha.

In uw mail van 20 april geeft u terecht aan dat er ook een nieuwe watergang wordt gerealiseerd met ecologische oever. Het waterschap is bij deze planontwikkeling betrokken. Naast het realiseren van de parkeerplaatsen gaat het om een integraal plan, de aanleg van een wandelpad vanaf het station en de aanleg van een watergang om de waterhuishouding in de omgeving van de Klomp te verbeteren.

Europese Kaderrichtlijn Water (2003)

De Europese Kaderrichtlijn Water gaat er vanuit dat water geen gewone handelswaar is, maar een erfgoed dat moet worden beschermd en verdedigd. Het hoofddoel van de richtlijn is daarop gebaseerd. De Kaderrichtlijn Water geeft het kader voor de bescherming van landoppervlaktewater, overgangswater, kustwater en grondwater. Dat moet ertoe leiden dat: aquatische ecosystemen en gebieden die rechtstreeks afhankelijk zijn van deze ecosystemen, voor verdere achteruitgang worden behoed; emissies worden verbeterd; duurzaam gebruik van water wordt bevorderd op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn; er wordt gezorgd voor een aanzienlijke vermindering van de verontreiniging van grondwater.

Vierde Nota Waterhuishouding (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1998)

De Vierde Nota Waterhuishouding geeft het kader voor het waterbeheer voor Nederland, nu en in de toekomst. De hoofddoelstelling is 'een veilig en goed bewoonbaar land en het in stand houden / versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd'. Om de veerkracht van de watersystemen te vergroten dient de waterconservering en buffering te worden bevorderd en de afwenteling van (water-) problemen op naastgelegen gebieden te worden beperkt.

Waterbeleid in de 21e eeuw (2000)

De hoge waterstanden in de rivieren in 1995 en 1996 en de klimaatscenario's waarin naast de zeespiegelstijging ook meer en heviger buien worden voorspeld hebben geleid tot vernieuwde aandacht voor water. Nederland is met zijn lage ligging en hoge verstedelijkingsgraad kwetsbaar voor wateroverlast en de veiligheid is in de toekomst in het geding. Maar ook door de drogere zomers is er het risico van watertekorten en verdroging. De commissie 'Waterbeheer 21e eeuw' heeft in opdracht van de regering duidelijk gemaakt dat we anders moeten omgaan met water en ruimte. Ruimte die nu beschikbaar is voor de bescherming tegen overstromingen en wateroverlast moet ten minste behouden blijven. De aanwezige ruimte mag niet sluipenderwijs verloren gaan bij de uitvoering van nieuwe projecten voor infrastructuur, woningbouw, landbouw of bedrijventerreinen.

Waterplan provincie Gelderland

Het Provinciaal Waterplan 2010-2015 is mede kader voor de wijze waarop omgegaan wordt met water in het plangebied. Het waterplan is beschreven aan de hand van een aantal thema's zoals landbouw, wateroverlast, watertekort, natte natuur, grondwaterbescherming en hoogwaterbescherming. Voor deze thema's is beschreven welke doelstellingen voor 2007 en 2015 er liggen. Hierbij is rekening gehouden met de Europese kaderrichtlijn water en het beleid.

Waterbeheer 21e eeuw (WB21).

Het thema 'water als ordenend principe' loopt als een rode draad door het gehele plan. Dit houdt in dat, voordat er beslissingen worden genomen op ruimtelijk gebied, er wordt bekeken welke gevolgen die hebben voor watersystemen. Dit waterplan valt onder het regime van de nieuwe waterwet (22 december 2009).

Waterbeheersplan Waterschap Vallei en Eem/Veluwe

In de Waterbeheersplannen 2010 - 2015 hebben beide Waterschappen hun ambities en uitvoeringsprogramma's vastgelegd voor de periode 2010 tot en met 2015. De plannen bepalen in grote lijnen de agenda's voor de komende zes jaar. De plannen zijn mede kaderstellend voor de wijze waarop omgegaan wordt met water in de plangebieden.

Uit het vooroverleg blijkt dat de plannen niet op bezwaren stuiten. Zeker omdat het verharde oppervlakte ten opzichte van de voormalige camping en al de bijbehorende gebouwen, afneemt. Daardoor is er feitelijk sprake van een verbetering van de situatie ten opzichte van het verleden.

Bodem

Wanneer een locatie verdacht wordt van bodemverontreiniging, zal tenminste een verkennend bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd. In geval van verontreinigingen is de Wet bodembescherming van toepassing. In de wet is geregeld dat als ter plaatse van een projectgebied ernstige verontreinigingen worden aangetroffen, er sprake is van een saneringsgeval. Gezien de aard van de locatie, die grotendeels en jarenlang gebruikt is als landbouwgrond, is de verwachting dat in de bodem van deze locatie geen verontreiniging wordt aangetroffen.

Op de parkeerplaats zullen de bezoekers van het fort niet lang verblijven. De bodemkwaliteit zal geen gevaar voor bezoekers van het parkeerterrein opleveren.

5. ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE HAALBAARHEID

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De omwonenden worden intensief betrokken bij de planvorming en de invulling van het geheel. Er worden informatiebijeenkomsten georganiseerd, waar gesproken wordt over de exploitatie van het bezoekerscentrum en de parkeerplaats en de wijze waarop eventuele overlast kan worden voorkomen.

Het parkeerterrein is een onderdeel van het Fort aan de Buursteeg. De onderbouwing van de economische uitvoerbaarheid van het project is uitvoerig beschreven in de ruimtelijke onderbouwing van de omgevingsvergunningaanvraag voor het bezoekerscentrum van het Fort aan de Buursteeg. In deze onderbouwing wordt de economische uitvoerbaarheid positief beoordeeld.

Planschade

Een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.12, lid 1, sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), is één van de oorzaken waardoor schade als bedoeld in artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) kan ontstaan. Door deze planschade kan de economische uitvoerbaarheid van een project in het geding komen. Dit zal middels een privaatrechtelijke overeenkomst tussen aanvrager en gemeente worden afgewikkeld.

6. CONCLUSIE

Dit document strekt tot een goede ruimtelijke onderbouwing van het project voor het aanleggen van een parkeerterrein voor een bezoekerscentrum en horeca op Fort aan de Buursteeg.

Nader beschreven is waarom het project afwijkt van het vigerend bestemmingsplan. Daarentegen is met het document voldoende gemotiveerd aangetoond waarom het project:

- In relatie tot de omgeving, ruimtelijk en functioneel gezien aanvaardbaar is;
- Niet in strijd is met het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid;
- Geen belemmeringen kent vanuit de kaderstellende wet- en regelgeving op het gebied van bodem, water, luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid en archeologie;
- Vanuit financieel oogpunt verantwoord is.

In het algemeen kan daarom gesteld worden dat het aanvaardbaar is ten behoeve van het voorgenomen project medewerking te verlenen aan het afwijken van het bestemmingsplan als bedoeld in op basis van artikel 2.12, lid 1, sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). De bestaande bestemming "Verkeer" die op de Klompersteeg rust wordt aan de noordzijde met 5 meter verbreed om de aanleg van een fietspad mogelijk te maken. Ten oosten van het Fort aan de Buursteeg - ter hoogte van het kruispunt Klompersteeg - Onderweg - wordt de aanleg van een parkeerterrein met 100 parkeerplaatsen mogelijk gemaakt. Dit geeft geen onaanvaardbare beperkingen van de gebruiks- en ontwikkelingsmogelijkheden van omliggende percelen.

6. BIJLAGEN

- 1. Parkeerplaats bestaande situatie**
- 2. Parkeerplaats Fase 1**
- 3. Parkeerplaats fase 2**
- 4. Tankversperringen Oostzijde Fort aan de Buursteeg**
- 5. Onderzoek Flora en Fauna**
- 6. Onderzoek Archeologie**
- 7. Uitgangspunten inpassing Parkeerplaats**