



Projectafwijkingsbesluit
(omgevingsvergunning 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo)

Ede, NS-strook Kop van de Parkweg

25 maart 2018
Versie 0301
NL.IMRO.0228.PB2019PRKW0001-0301

Toelichting

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	6
1.1	Aanleiding	6
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	6
1.3	Procedure	7
1.4	Geldende bestemmingsplan	8
1.5	Leeswijzer	8
2	Planbeschrijving.....	9
2.1	Planmethodiek	9
2.2	Bestaande situatie	9
2.3	Toekomstige situatie	10
3	Beleid	12
3.1	Rijksbeleid	12
3.1.1	Besluit algemene regeling ruimtelijke ordening	12
3.1.2	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	12
3.1.3	Ladder voor duurzame verstedelijking	14
3.1.4	Water	15
3.1.5	Ecologie/Natuur	15
3.2	Provinciaal beleid	16
3.2.1	Omgevingsvisie	16
3.2.2	Omgevingsverordening Gelderland	19
3.3	Gemeentelijk beleid	21
3.3.1	Erfgoedverordening Ede 2017	21
3.3.2	Nota "Archeologie in evenwicht" 2012	21
3.3.3	Gemeentelijk Rioleringsplan 2018-2022, Verbindend Water	22
3.3.4	Groenstructuur & Groenbeleid Ede	22
3.3.5	Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan (GVVP)	23
3.3.6	Fietsbeleid	23
3.3.7	Parkeerbeleidsplan	23
3.4	Conclusie beleid	23
4	Onderzoek en randvoorwaarden	24
4.1	Inleiding	24
4.2	Milieueffectrapport (MER)	24
4.3	Bedrijven en milieuzonering	24
4.4	Bodem	25
4.5	Water	27
4.6	Stedenbouw en landschap	28
4.7	Groen	29
4.8	Ecologie/natuur	29
4.9	Archeologie	32
4.10	Cultuurhistorie	33
4.11	Verkeer en parkeren	37
4.12	Geluid (wegverkeerslawaaï/Wet geluidhinder)	37
4.13	Luchtkwaliteit	38
4.14	Externe veiligheid	39
4.15	Kabels en leidingen	41
5	Financiële uitvoerbaarheid	42
6	Juridische planbeschrijving	43

7	Inspraak en overleg.....	44
7.1	Overleg met omwonenden	44
7.2	Wettelijk vooroverleg.....	44
7.3	Zienswijzen	44
8	Handhaving.....	45
8.1	Algemeen	45
8.2	Handhavingsprocedure.....	45
9	Bijlagen	46

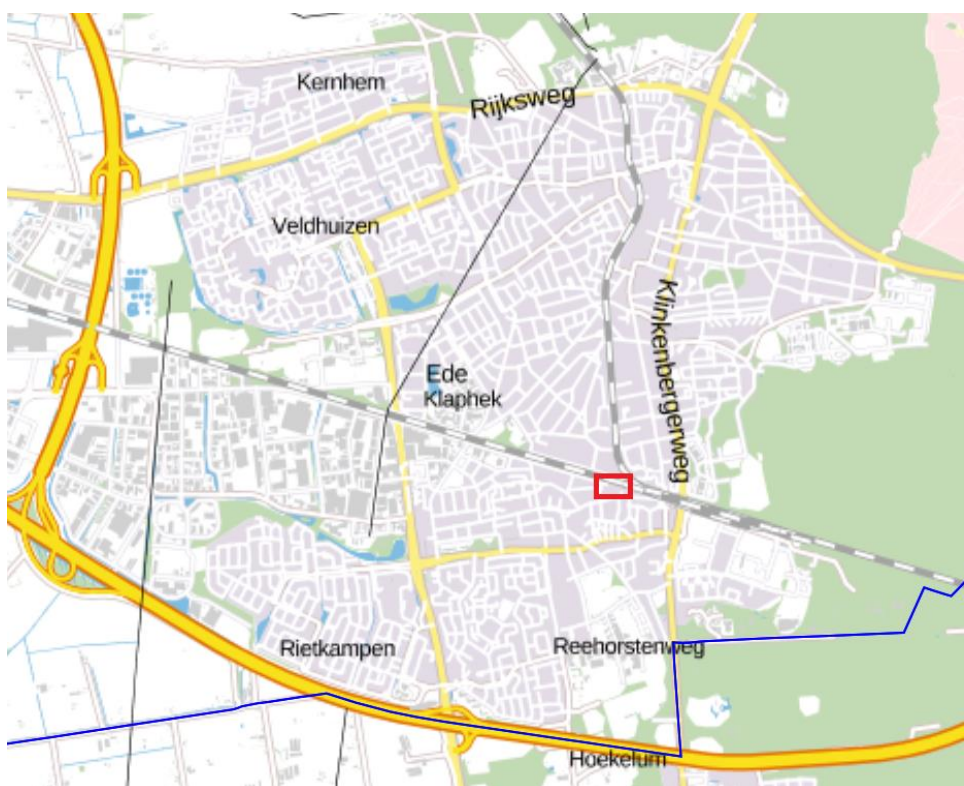
1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Ede zet zich in om een (snel)fietsroute te realiseren die het Station Ede-Wageningen verbindt met het centrum van Veenendaal. Onderdeel van deze (snel)fietsroute is het tracé langs de NS-strook tussen de Parkweg en de Blokkenweg. Daarnaast zal de NS-strook worden ingericht als weg voor autoverkeer waarbij de mogelijkheid voor parkeren wordt geboden.

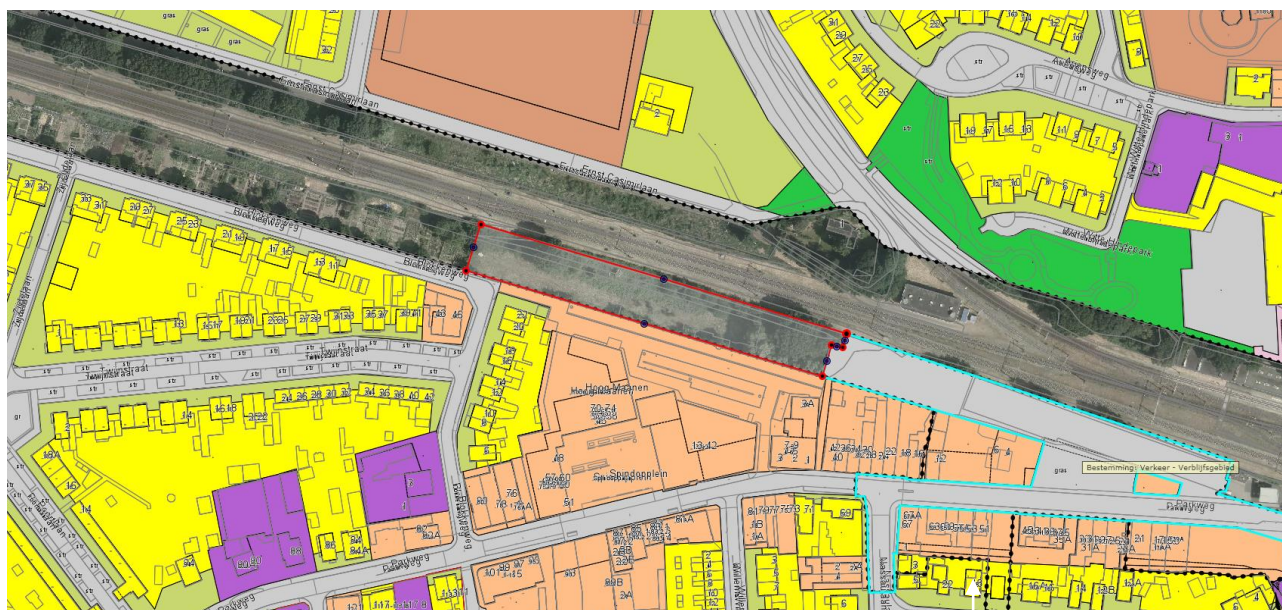
1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen ten westen van station Ede-Wageningen en ten zuiden van de spoorweg.



Afbeelding 1.1: Globale ligging van het plangebied in het rood ten opzichte van Ede (bron: Stroomlijn gemeente Ede)

De begrenzing van het plangebied is op de volgende afbeelding aangeduid.



Afbeelding 1.2: Luchtfoto met plangebied in het rood omlijnd (bron: Stroomlijn gemeente Ede)

1.3 Procedure

Het projectafwijkingbesluit valt onder de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het projectafwijkingbesluit is een omgevingsvergunning waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan, indien de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat (artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3³ Wabo). Tijdens het opstellen van een projectafwijkingbesluit moet op grond van 3.1.1 van de Bro verplicht vooroverleg worden gevoerd met diverse overlegpartners.

De formele procedure start na het indienen van de omgevingsvergunningaanvraag. De omgevingsvergunning wordt voorbereid met de uitgebreide procedure. Het college is het bevoegd gezag bij deze omgevingsvergunningaanvraag. De gemeenteraad moet om een verklaring van geen bedenkingen (vvgb) worden gevraagd. Als de gemeenteraad weigert deze verklaring af te geven, dan moet het college de omgevingsvergunning weigeren (artikel 2.27, lid 1 Wabo).

Echter, op 3 maart 2016 heeft de gemeenteraad in de 'Generieke verklaring van geen bedenkingen projectafwijkingbesluit' gevallen aangewezen waarbij de gemeenteraad niet om een vvgb hoeft te worden gevraagd. Het gaat om ruimtelijke plannen die een beperkte impact hebben op het ruimtelijke domein. Eén van de categorieën ruimtelijke plannen waarbij de raad niet om een vvgb hoeft te worden gevraagd is 'het gebruik van gronden ten behoeve van infrastructurele/verkeerstechnische voorzieningen (wegverlegging, parkeerplaatsen, fietspaden etc.) op zowel openbaar gebied als privéterrein'. Het onderhavige project voorziet in een dergelijke infrastructurele/verkeerstechnische voorziening. Daarom hoeft voor het onderhavige project geen vvgb aan de gemeenteraad te worden gevraagd.

Het ontwerp-projectafwijkingbesluit wordt gedurende 6 weken ter inzage gelegd via www.ruimtelijkeplannen.nl. Hierover zal worden gepubliceerd in Ede Stad, de Staatscourant en op de gemeentelijke website. In die periode wordt een ieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen op het plan. Als er zienswijzen zijn ingediend, dan neemt het college deze zienswijzen mee in zijn oordeel om een omgevingsvergunning te verlenen.

1.4 Geldende bestemmingsplan

Het plangebied ligt in het bestemmingsplan 'Kern Ede', vastgesteld door de gemeenteraad op 27 juni 1974. Dit bestemmingsplan is door het college van gedeputeerde staten goedgekeurd op 16 april 1975. Op 20 juli 1977 is dit bestemmingsplan goedgekeurd bij koninklijk besluit.

In het hierboven genoemde bestemmingsplan uit 1974 heeft het huidige spoor (inclusief een brede zone aan weerskanten hiervan) de bestemming 'Spoorwegdoeleinden'. De gronden binnen deze bestemming mogen worden benut voor spoorbanen en emplacementen met de daarbij behorende gebouwen, andere bouwwerken, andere werken en erven.

Binnen deze bestemming is het niet mogelijk om een fietspad, een weg voor autoverkeer en parkeerplaatsen voor autoverkeer te realiseren.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 wordt een inleiding op het plan gegeven. Hoofdstuk 2 beschrijft het gebied, de gekozen planmethodiek en het grotere kader waarin dit projectafwijkingsbesluit geplaatst moet worden. In hoofdstuk 3 is een beschrijving van het relevante rijks -, provinciale -, regionale, en gemeentelijke beleid opgenomen. In hoofdstuk 4 worden de verschillende haalbaarheidsaspecten beschreven. Hoofdstuk 5 beschrijft de economische uitvoerbaarheid. Hoofdstuk 6 bevat de juridische regeling en in hoofdstuk 7 worden de uitkomsten van het vooroverleg opgenomen. De bijlagen behorend bij het projectafwijkingsbesluit zijn opgenomen in hoofdstuk 9.

2 Planbeschrijving

2.1 Planmethodiek

Het projectafwijkingbesluit bestaat uit een een omgevingsvergunningaanvraag met bijbehorende bijlagen (tekeningen) en een toelichting.

2.2 Bestaande situatie

In de huidige situatie is sprake van een groenstrook. Deze groenstrook is niet openbaar toegankelijk.

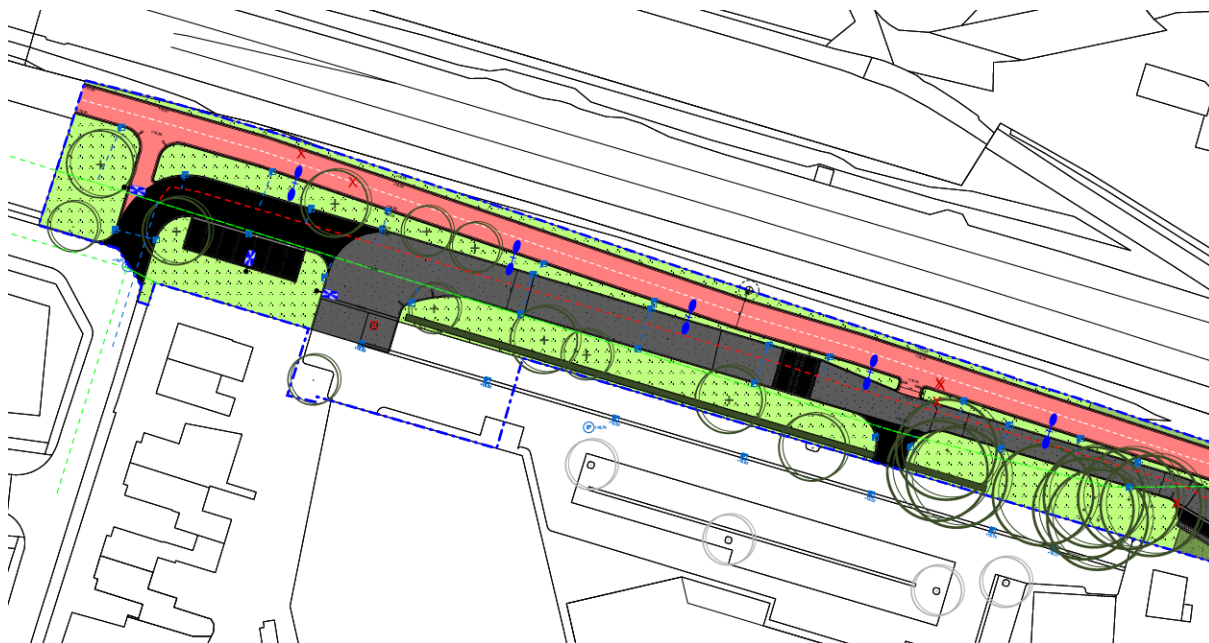


Afbeelding 2.1: Luchtfoto huidige situatie groenstrook (bron: Stroomlijn gemeente Ede)

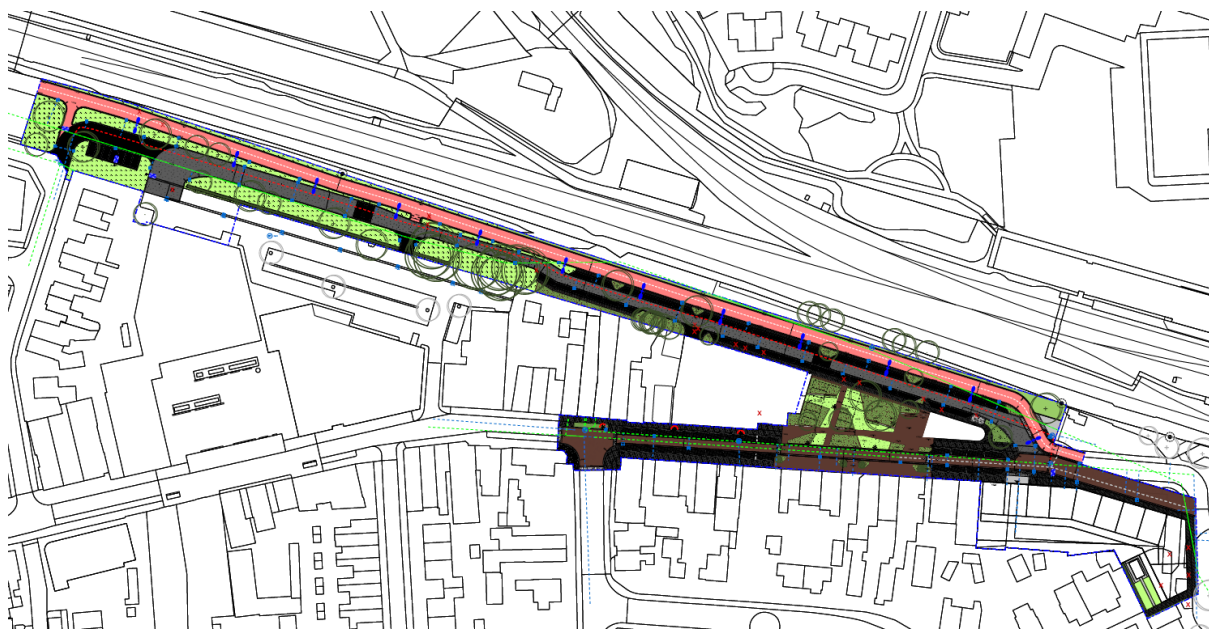
2.3 Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie wordt een fietspad gerealiseerd dat deel uitmaakt van de (snel)fietsroute tussen het centrum van Veenendaal en station Ede-Wageningen. Verder wordt er een weg voor autoverkeer aangelegd die de Blokkenweg verbindt met de Parkweg. Op deze weg met eenrichtingsverkeer wordt een aantal parkeerplaatsen gerealiseerd.

Het onderhavige projectafwijkingsbesluit voorziet niet in het instellen van eenrichtingsverkeer. Voor het instellen van eenrichtingsverkeer zal een apart verkeersbesluit worden genomen.



Afbeelding 2.2: Uitsnede van project binnen het plangebied



Afbeelding 2.3: Uitsnede van het totale project

Het onderhavige projectafwijkingsbesluit heeft alleen betrekking op de gronden waar de bestemming 'Spoorwegdoeleinden' van het bestemmingsplan 'Kern Ede' (uit 1974) van toepassing is. Binnen deze bestemming is het namelijk niet mogelijk om een fietspad, een weg

voor autoverkeer en parkeerplaatsen voor autoverkeer te realiseren. Verder geldt er in het bestemmingsplan 'Kern Ede' (uit 1974) geen omgevingsvergunningplicht voor 'het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden' (voorheen: aanlegvergunning) als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, sub b van de Wabo en artikel 3.3, sub a van de Wro. Hierdoor heeft de onderhavige omgevingsvergunning alleen betrekking op de activiteit 'strijdig gebruik' als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, sub c van de Wabo.



ARTIKEL 22

Spoorwegdoeleinden

1. De op de kaarten als spoorwegdoeleinden aangewezen gronden zijn bestemd voor spoorbanen en emplacementen met de daarbij behorende gebouwen, andere bouwwerken, andere werken en erven.
2. Tenzij op de kaarten een hoogtemaat is aangegeven (b.v. H 12 = max. hoogte 12 m) bedraagt de maximum hoogte der bebouwing 10 m.

Afbeelding 2.4: Verbeelding en planregel van het bestemmingsplan 'Kern Ede' (uit 1974)

Voor zover het project wordt gerealiseerd op gronden met de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' van het bestemmingsplan 'Kop van de Parkweg' (uit 2012) geldt dat het project voldoet aan het bestemmingsplan, omdat verkeersvoorzieningen, parkeervoorzieningen en groenvoorzieningen zijn toegestaan (zie afbeelding 1.2). Daarnaast geldt er in het bestemmingsplan 'Kop van de Parkweg' (uit 2012) geen omgevingsvergunningplicht voor 'het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden' als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, sub b van de Wabo en artikel 3.3, sub a van de Wro. Kortom, het projectafwijkingbesluit heeft geen betrekking op de gronden met de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' van het bestemmingsplan 'Kop van de Parkweg' (uit 2012).

3 Beleid

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Besluit algemene regeling ruimtelijke ordening

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Gemeenten moeten bij het vaststellen van bestemmingsplannen en andere ruimtelijke plannen rekening houden met het Barro.

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is bepaald dat de rijksoverheid bij algemene maatregel van bestuur (AmvB) regels kan stellen over onder andere de inhoud van bestemmingsplannen. Met het Barro heeft de rijksoverheid van deze bevoegdheid gebruik gemaakt. Het doel van het Barro is dat een aantal projecten die de rijksoverheid van rijksbelang vindt, dwingend worden geborgd in bestemmingsplannen of andere ruimtelijke plannen van lagere overheden. In het Barro zijn de projecten die van rijksbelang zijn met name genoemd en in de bijlagen met digitale kaartbestanden ingekaderd. Per project zijn vervolgens regels gegeven waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen.

In het Barro zijn de volgende projecten beschreven: Mainport Ontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en Waddengebied, Defensie en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Daarnaast zijn regels opgesteld ten aanzien van: Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Electriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Ecologische hoofdstructuur, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied.

Voor het onderhavige projectafwijakingsbesluit 'Ede, NS-strook Kop van de Parkweg' is het Barro op deze onderdelen niet van toepassing.

3.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Zo beschrijft het kabinet in de Structuurvisie in welke infrastructuurprojecten het de komende jaren wil investeren. Provincies en gemeentes krijgen meer bevoegdheden bij ruimtelijke ordening. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals verbetering van de bereikbaarheid.

De SVIR vervangt verschillende nota's, waaronder de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR drie Rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

In de SVIR geeft het kabinet aan hoe het de bereikbaarheid in Nederland de komende jaren wil verbeteren. De provincies en gemeenten krijgen in het nieuwe ruimtelijke en mobiliteitsbeleid meer bevoegdheden. Bijvoorbeeld op het gebied van landschappen, verstedelijking en het

behoud van groene ruimte. Provincies en gemeenten zijn volgens het kabinet beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er in een gebied moet gebeuren.

Infrastructuur

De Nederlandse infrastructuur van wegen, spoorwegen en vaarwegen wordt, internationaal vergeleken, zeer zwaar belast. De afhankelijkheid van het functioneren van deze infrastructuur is groot. Goed beheer en onderhoud van de bestaande rijksinfrastructuur is daarom een basisvoorwaarde voor een robuust mobiliteitssysteem.

Het huidige systeem is kwetsbaar omdat een belangrijk deel van de infrastructuur in Nederland is aangelegd in de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw, waardoor nu een groot deel toe is aan vervanging of renovatie. Hierbij wordt rekening gehouden met de omvang en samenstelling van het verkeer, de intensiteit van het gebruik, het type infrastructuur en andere omstandigheden die lokaal kenmerkend zijn. Nieuwe achterstanden dienen voorkomen te worden om hogere kosten in de toekomst te vermijden. Er zijn dus voldoende middelen voor beheer en onderhoud van de hoofdnetten noodzakelijk.

Het in stand houden van de hoofdspoorweginfrastructuur betekent ook het minder complex maken van de dienstregeling en hoofdspoorweginfrastructuur, zodat de betrouwbaarheid wordt vergroot. Voornamelijk essentiële knooppunten en drukke corridors krijgen hierbij aandacht. In de uitwerking van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) voert het Rijk integrale capaciteitsanalyses uit om een te complexe dienstregeling of spooraanpassingen te voorkomen. De gehele keten van dienstregeling, materieel, personeel en logistieke systemen (zoals reisinformatie en logistieke processen) is van belang en bepalend voor een betrouwbaar treinproduct voor de reiziger en verlader.

Leefbaarheid, veiligheid en milieukwaliteit

Een gezonde en veilige leefomgeving is een basisvoorwaarde voor burgers en bedrijven. Een leefbare en veilige samenleving vraagt om een goede milieukwaliteit, waterveiligheid en voldoende zoet water, bescherming van cultureel erfgoed en unieke natuurlijke waarden en locaties voor landsverdediging.

Voor een goede milieukwaliteit moet de kwaliteit van bodem, water en lucht minimaal voldoen aan de (internationaal) geldende norm(en). De gezondheid van burgers moet worden beschermd tegen negatieve milieueffecten zoals geluidsoverlast. Het uitgangspunt is een gelijk beschermingsniveau voor het hele land. Afhankelijk van het onderwerp is en blijft in de toekomst maatwerk mogelijk. Lokale maatregelen zijn nodig om gezondheidswinst te behalen en om tijdig aan de wettelijke normen te voldoen, zodat de kwaliteit van de leefomgeving kan worden verbeterd voor het welzijn van bewoners en werknemers. Het Rijk streeft ernaar de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren door aanpak aan de bron.

De nationale waterkwaliteitsnormen zijn afgeleid van de Europese Kaderrichtlijn Water en andere Europese richtlijnen met kwaliteitseisen. De bescherming en verbetering van de waterkwaliteit ligt bij het Rijk en de waterschappen. Het Rijk draagt zorg voor de rijkswateren en de waterschappen voor de regionale wateren.

Cultuur en landschap

Landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten geven identiteit aan een gebied. Bovendien zijn culturele voorzieningen en cultureel erfgoed van belang voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat en daarmee voor de concurrentiekracht van Nederland.

Op basis van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten heeft het Rijk in het verleden een selectie gemaakt van twintig 'Nationale landschappen'. Deze landschappen weerspiegelen samen de diversiteit en ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Het Rijk laat het beleid ten aanzien van landschap op land over aan provincies en wil provincies meer ruimte geven bij de afweging tussen verstedelijking en landschap, om zo meer ruimte te laten voor regionaal maatwerk.

Natuur

Om flora- en faunasoorten in staat te stellen om op lange termijn te overleven en zich te ontwikkelen zijn vanuit ruimtelijk oogpunt twee zaken essentieel: het behoud van leefgebieden en de mogelijkheden om zich te kunnen verplaatsen tussen leefgebieden.

De herijkte Nationale Natuurnetwerken (NNN) is de belangrijkste Nederlandse bijdrage aan het keren van de internationale achteruitgang van biodiversiteit. De mogelijkheid voor soorten om zich tussen natuurgebieden te verplaatsen, wordt vooral gerealiseerd via landbouwgebied en ander particulier beheerd groengebied.

Nieuwe infrastructuur wordt ingepast conform de wettelijke eisen voor inpassing van infrastructuur. Bij de realisatie van de (NNN) zal aandacht zijn voor de toegankelijkheid, de recreatieve waarde en de cultuurhistorische en landschappelijke waarden. Ook wordt aansluiting gezocht bij de realisatie van andere maatschappelijke opgaven zoals waterberging.

De natuur in de (NNN) blijft goed beschermd met een 'nee, tenzij'-regime. Binnen de NNN zijn nieuwe projecten, plannen en handelingen met een significant negatief effect op de wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN niet toegestaan, tenzij er sprake is van een groot openbaar belang en reële alternatieven ontbreken.

Het onderhavige project is niet in strijd met de uitgangspunten van de SVIR.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Vraaggericht programmeren en realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en krimpregio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en overprogrammering te worden voorkomen. Om beide te bereiken is de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Hierin staat het volgende vermeld:

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving 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."

Uit het voorgaande blijkt dat in de eerste plaats sprake moet zijn van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Onder stedelijke ontwikkeling wordt gezien het bepaalde in artikel 1.1.1 Besluit ruimtelijke ordening verstaan: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Volgens de 'Handreiking Ladder voor duurzame verstedelijking' van het Ministerie van IenM vallen onder het begrip 'andere stedelijke voorzieningen' onder meer accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoor sport en leisure. Het Bro regelt geen ondergrens voor een minimale omvang als afbakening van de begripsbepaling 'stedelijke ontwikkeling'.

Met het onderhavige projectafwijgingsbesluit wordt een fietspad, een weg voor autoverkeer en een beperkt aantal parkeerplaatsen (7 stuks) mogelijk gemaakt. Dit is niet aan te merken als een 'stedelijke ontwikkeling' als bedoeld in artikel 3.1.6 Bro. Dit blijkt onder meer uit de 'overzichtsuitspraak ladder voor duurzame verstedelijking' van de Raad van State van 28 juni 2017¹ en de uitspraak van de Raad van State over een weg.²

¹ ABRvS 27 juni 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1724.

² ABRvS 18 februari 2015, ECLI:NL:RVS:2015:448.

3.1.4 Water

Het waterbeleid voor het stedelijk gebied is erop gericht om opgaven voor natuur, energie, wonen, recreatie, cultureel erfgoed en economie (inclusief verdienvermogen) zo veel mogelijk in samenhang met de wateropgaven te ontwikkelen. De watertoets is verder uitgewerkt in paragraaf 4.5.

Waterwet (Ww)

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

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

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

Startovereenkomst Waterbeleid 21^e eeuw

De kern van het advies van de commissie Waterbeheer 21^e eeuw is het water meer ruimte geven voordat het die ruimte neemt. Dit betekent dat in het landschap en de stad meer ruimte beschikbaar moet komen voor het opslaan van water. De strategie van het waterbeleid valt uiteen in drie sporen:

- anticiperen in plaats van reageren;
- meer ruimte naast techniek;
- vasthouden, bergen en afvoeren.

De Watertoets is een direct gevolg uit de Startovereenkomst Waterbeleid 21^e eeuw. Het beschrijft het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten.

De zogenaamde waterparagraaf is verplicht en wordt verder uitgewerkt in paragraaf 4.5.

Nationaal Waterplan 2016 - 2021

Het Nationaal Waterplan is het formele rijksplan voor het nationale waterbeleid, waarin hoofdlijnen, principes, richting en een vooruitblik richting 2050 zijn opgenomen. In de Waterwet is vastgelegd dat het Rijk dit plan eens in de zes jaar opstelt. Dit plan is de opvolger van het Nationaal Waterplan 2009-2015 en de partiële herzieningen hiervan. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening is het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie.

Het Nationaal Waterplan heeft betrekking op het gehele watersysteem, zowel oppervlaktewater, grondwater als de bijbehorende waterkeringen, oevers en dergelijke.

Het waterbeleid voor het stedelijk gebied is erop gericht om opgaven voor natuur, energie, wonen, recreatie, cultureel erfgoed en economie (inclusief verdienvermogen) zo veel mogelijk in samenhang met de wateropgaven te ontwikkelen. De watertoets wordt verder uitgewerkt in paragraaf 4.5.

3.1.5 Ecologie/Natuur

De Nederlandse natuur wordt op verschillende wijzen beschermd in Nederland. Op provinciaal niveau worden regels gesteld voor de bescherming van het Gelderse Natuurnetwerk (GNN) en de Groene Ontwikkelzones (GO) in de Provinciale Omgevingsvisie en -verordening. Op

landelijk niveau zijn sinds 1 januari 2017 drie wetten samengevoegd in de Wet Natuurbescherming.

De nieuwe Wet Natuurbescherming voorziet in vereenvoudigde regels ter bescherming van de natuur, in decentralisatie van bevoegdheden naar provincies en in een goede aansluiting op het omgevingsrecht. De nieuwe wet vervangt de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet en wijzigt onder andere de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, de Wet milieubeheer, de Wet ammoniak en veehouderij, de Crisis- en herstelwet en de m.e.r.-regelgeving.

Natura 2000

De natuur binnen de Europese Unie is van grote biologische, esthetische en economische waarde. Om deze natuur te behouden heeft de Europese Unie het initiatief genomen voor Natura 2000. Dit is een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden. Voor Nederland gaat het in totaal om 162 gebieden waaronder de Veluwe (gebiednr. 57) en (deels) het Binnenveld (gebiednr. 65) in de gemeente Ede.

Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur, geldt een vergunningplicht. Hierdoor is een zorgvuldige afweging gegarandeerd bij projecten die gevolgen kunnen hebben voor natuurgebieden. Vergunningen worden door de provincie verleend en soms door het ministerie van Economische Zaken.

Stikstofdepositie

In een dichtbevolkt land als Nederland is het een uitdaging om een evenwicht te vinden tussen veerkrachtige natuur en gezonde economie. Het Rijk en provincies geven ruimte aan ondernemers, omdat ze belangrijk zijn voor onze economie. Tegelijkertijd moeten economische activiteiten passen binnen de draagkracht van de natuur, want economie en natuur hebben elkaar nodig.

Al jaren is er in Natura 2000-gebieden een overschot aan stikstof (ammoniak en stikstofoxiden). Dit is schadelijk voor de natuur. Het belemmert ook vergunningverlening voor economische activiteiten. Daarom heeft het Rijk het initiatief genomen om deze stikstofproblemen aan te pakken. In de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) werken overheden en maatschappelijke partners samen om de stikstofuitstoot te verminderen en daarmee ook economische ontwikkelingen mogelijk te maken.

Rijk, provincies en natuurorganisaties nemen maatregelen om de natuur te herstellen, door bijvoorbeeld stikstofrijke grondlagen te verwijderen. Agrarische ondernemers nemen maatregelen in hun bedrijfsvoering, zoals mest aanwenden met weinig stikstofverliezen en het gebruik van aangepast voer. Door deze combinatie van maatregelen ontstaat er ruimte voor nieuwe economische activiteiten. In paragraaf 4.8 wordt nader ingegaan op dit aspect.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie Gaaf Gelderland is door Provinciale Staten vastgesteld op 19 december 2018. De Omgevingsvisie Gaaf Gelderland is op 1 maart 2019 in werking getreden. Voor het project zijn de volgende thema's van belang:

FoodValley

De gemeente Ede ligt in de Foodvalley; het is een belangrijke voedingsbodem voor de Nederlandse economie en een inspirerende kennisregio in Europa. Karakteristiek voor FoodValley zijn de toonaangevende innovatie en vakkennis op het gebied van agrofood, het aantrekkelijke vestigingsklimaat en de groene leefomgeving.

De regio wil in een goede balans de specifieke kwaliteiten verder ontwikkelen. Deelaspecten daarbij zijn: werken, onderwijs, wonen, bereikbaarheid, vernieuwing landbouw, duurzaamheid

en kwaliteit van de leefomgeving. De regio heeft deze doelen opgenomen in de Gebiedsvisie 2013 van de regio FoodValley.

De provincie en haar partners streven in de regio naar de inzet van de gemeenten, maatschappelijke organisaties, ondernemers en provincie die nodig is om de opgaven in FoodValley waar te maken. De gezamenlijke inspanningen, opgenomen in de Omgevingsvisie en in de Gebiedsagenda van de regio, richten zich op een aantal speerpunten.

Het onderhavige project komt ten goede aan de mobiliteit en de bereikbaarheid.

Natuur

Gelders Natuurnetwerk

Om de biodiversiteit nu en voor toekomstige generaties Gelderlanders veilig te stellen, beschermt de provincie het Gelders Natuurnetwerk. Het Gelders Natuurnetwerk is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuur van internationaal, nationaal en provinciaal belang. Dit Gelders Natuurnetwerk bestaat uit alle terreinen met een natuurbestemming binnen de voormalige EHS en bevat tevens een 'Zoekgebied nieuwe natuur' van 7.300 hectare, voor 5.300 hectare nog te realiseren nieuwe natuur. Een groot deel van de Gelderse natuurgebieden is internationaal beschermd: de Natura 2000-gebieden. Juist in deze gebieden moet de biodiversiteit worden behouden of verbeterd. De provincie geeft in het natuurbeleid prioriteit aan het behalen van de geformuleerde doelen voor de Natura 2000-gebieden. Het Gelders Natuurnetwerk en de Groene Ontwikkelingszone vervullen daarnaast een belangrijke rol bij het behoud van de biodiversiteit. De Ecologische verbindingzones maken voor een klein gedeelte deel uit van het Gelders Natuurnetwerk.

De provincie wil:

- 5.300 hectare nieuwe natuur in het Gelders Natuurnetwerk in 2025 gerealiseerd hebben;
- natuur verbeteren en herstellen waar het gaat om internationale doelen;
- een goed beheer mogelijk maken.

Voor het behoud en de versterking van de biodiversiteit in Gelderland streeft de provincie naar het opheffen van versnippering en een goede aansluiting tussen het Natuurnetwerk en het Duitse Biotopverbund. De provincie wil de natuur van het Gelders Natuurnetwerk beschermen tegen aantasting en heeft daarom regels opgenomen in de Omgevingsverordening. Centraal staat de bescherming van de kernkwaliteiten. De kernkwaliteiten bestaan uit bestaande natuurwaarden, uit nog te ontwikkelen potentiële waarden en de omgevingscondities zoals stilte. Nieuwvestiging en grootschalige ingrepen zijn alleen mogelijk wanneer:

- er geen reële alternatieven zijn;
- een groot maatschappelijk belang in het geding is;
- er compensatie wordt geboden.

Per saldo moet elke ontwikkeling een verbetering van de kernkwaliteiten in het Gelders Natuurnetwerk opleveren. In dat saldo zijn vergroting van de oppervlakte natuur en versterking van de ecologische samenhang belangrijke randvoorwaarden.

Voor bestaande functies zijn er beperkte ontwikkelingsmogelijkheden, namelijk voor gevallen waarbij er geen reële alternatieven zijn voor verplaatsing van de functie naar een plek buiten het Gelders Natuurnetwerk. De provincie stelt bij een aantasting van de kernkwaliteiten steeds de voorwaarde dat er een compensatieplan gemaakt wordt waarbij de bestaande natuurwaarden worden versterkt. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de compensatie. De provincie ondersteunt op verzoek met het opstellen van een compensatieplan en wil faciliteren met compensatiepools.

Groene ontwikkelingszone

De provincie en haar partners streven samen naar een compact en hoogwaardig stelsel van onderling verbonden natuurgebieden. De Groene Ontwikkelingszone (GO) heeft een dubbele doelstelling. Er is ruimte voor verdere economische ontwikkeling in combinatie met een

(substantiële) versterking van de samenhang tussen aangrenzende en inliggende natuurgebieden. De GO bestaat uit terreinen met een andere bestemming dan bos of natuur die ruimtelijk vervlochten zijn met het Gelders Natuurnetwerk (GNN). Het gaat vooral om landbouwgrond, maar ook om terreinen voor verblijfs- en dagrecreatie, infrastructuur, woningen en bedrijven. De Ecologische verbindingszones maken deel uit van de GO, evenals weidevogelgebieden en ganzenfoerageergebieden. Enkele weidevogelreservaten maken deel uit van het GNN. Door de samenhang met de aangrenzende en inliggende natuur van het GNN herbergt de GO ook kenmerkende natuurwaarden.

In de Groene Ontwikkelingszone heeft de provincie de volgende doelstellingen:

- de samenhang tussen de natuurgebieden bevorderen en daarmee het Gelders Natuurnetwerk versterken en overgangen tussen natuurbestemmingen en andere functies zoneren;
- ruimte bieden voor de verdere ontwikkeling van functies die hier aanwezig zijn en passen, in het bijzonder de grondgebonden landbouw, het landgoedbedrijf en extensieve openluchtrecreatie;
- kansen bieden voor creatieve functiecombinaties ter versterking van het natuurlijke systeem door een versterking van de kernkwaliteiten van natuur en landschap in combinatie met stedelijke functies waaronder verblijfsrecreatie;
- beschermen van bos;
- specifieke weidevogel- en ganzenfoerageergebieden beschermen.

In paragraaf 4.8 van deze toelichting wordt nader ingegaan op het thema GNN en GO in relatie tot het onderhavige projectafwijakingsbesluit.

Landschap

De Natuur van Gelderland, te beheren en realiseren via het Gelders Natuurnetwerk en de Groene Ontwikkelingszone, is de groene ruggengraat van het landschap. Landschap is aan verandering onderhevig. Ruimtelijk-economische ontwikkelingen geven vorm aan het landschap. De Omgevingsvisie verbindt de verantwoordelijkheden van de verschillende partners voor een duurzame economie en het borgen van de ruimtelijke kwaliteit. De provincie en haar partners staan samen voor de opgave om de diversiteit van het Gelderse landschap te behouden en te versterken. Landschap is van groot belang voor Gelderland, als motor voor de vrijetijdseconomie en voor een aantrekkelijk woon-, werk- en vestigingsklimaat.

De ambitie van de provincie richt zich in het bijzonder op de landschappen die symbool staan voor een mooi, divers en dynamisch Gelderland. Deze landschappen zijn van boven regionale waarde. Met deze landschappen staat Gelderland op de kaart. De provincie wil deze landschappen ontwikkelen, versterken en behouden.

Erfgoed

Molenbiotoop

De provincie en haar partners streven samen naar het in stand houden van de molens in Gelderland. De molens zijn een identiteitsbepalend onderdeel van Gelderland. De ambitie van de provincie is dat de omgeving van de molens zodanig ingericht wordt dat de molens kunnen blijven draaien. Dit is een randvoorwaarde. De provincie beschermt de ruimte rond de molens tegen ongewenste ingrepen. In de Omgevingsverordening zijn over de molenbiotoop regels opgenomen.

In hoofdstuk 4.10 wordt nader ingegaan op dit thema in relatie tot het onderhavige projectafwijakingsbesluit.

Verkeer- en vervoer

De provincie en haar partners streven samen naar een duurzame mobiliteit: een systeem dat een sterke economie, welvaart en welzijn ondersteunt en rekening houdt met de kwaliteit van de leefomgeving. De opgaven die zij daarbij zien, zijn:

- bereikbaarheid en toegankelijkheid optimaliseren voor wonen, werken, voorzieningen en vrijetijdsbesteding, sport en beleving van de leefomgeving;
- betrouwbaarheid (tijdsduur) van het personen- en goederenvervoer verbeteren;
- vervoer afstemmen op behoefte en verplaatsingspatronen van mensen;
- vervoer afstemmen op stromen van grondstoffen en goederen van bedrijven;
- stromen van mensen, grondstoffen en goederen afstemmen op gevolgen van digitalisering markt en andere ontwikkelingen.

Mobiliteit is een onmisbare voorwaarde voor de ontwikkeling van welvaart en welzijn van onze samenleving. Het gaat daarbij om vlot en veilig vervoer van personen, betrouwbare (tijdsduur) en aantrekkelijke (beleving) verplaatsingen en verantwoorde distributie van goederen.

3.2.2 Omgevingsverordening Gelderland

Met een omgevingsverordening stelt de provincie regels aan bestemmingsplannen van gemeenten. Provinciale Staten van Gelderland hebben op 24 september 2014 de Omgevingsverordening Gelderland vastgesteld. Op 19 december 2018 zijn de meest recente wijzigingen in de Omgevingsverordening vastgesteld. Deze wijzigingen zijn op 1 maart 2019 in werking getreden.

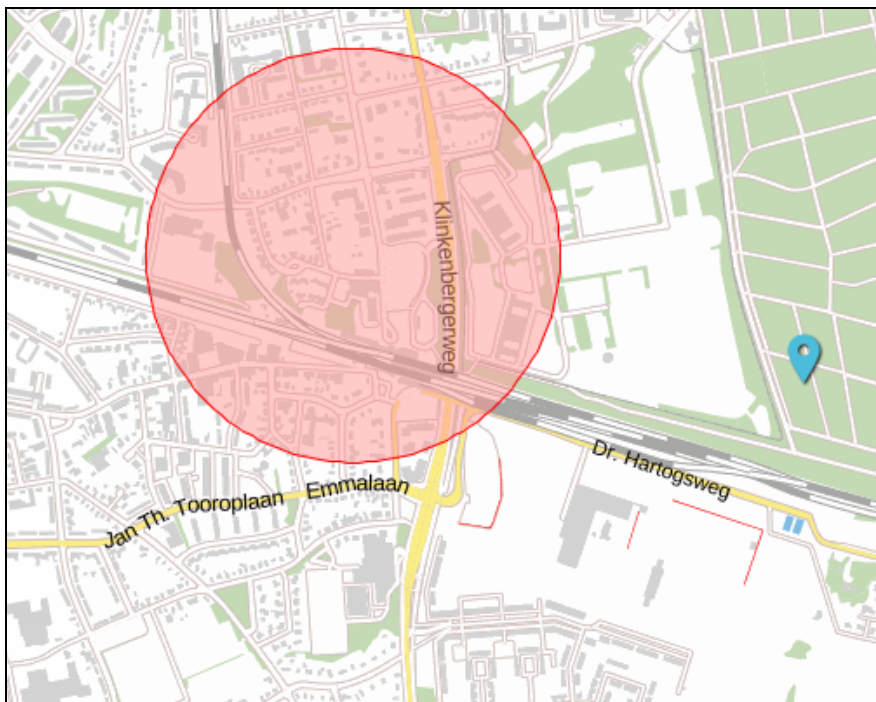
De provincie beschikt over een palet van instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. De Omgevingsverordening is er een van. De verordening voorziet ten opzichte van de Omgevingsvisie niet in nieuw beleid en is daarmee dus beleidsneutraal. De inzet van de verordening als juridisch instrument om de doorwerking van het provinciaal beleid af te dwingen is beperkt tot die onderdelen van het beleid waarvoor de inzet van algemene regels noodzakelijk is om provinciale belangen veilig te stellen of om uitvoering te geven aan wettelijke verplichtingen.

De Omgevingsverordening richt zich net zo breed als de Omgevingsvisie op de fysieke leefomgeving in de Provincie Gelderland. Dit betekent dat vrijwel alle regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving opgenomen zijn in de Omgevingsverordening. Het gaat hierbij om regels op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, water, verkeer en bodem. De verwachting is dat de Omgevingsverordening op termijn alle regels zal gaan bevatten die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving.

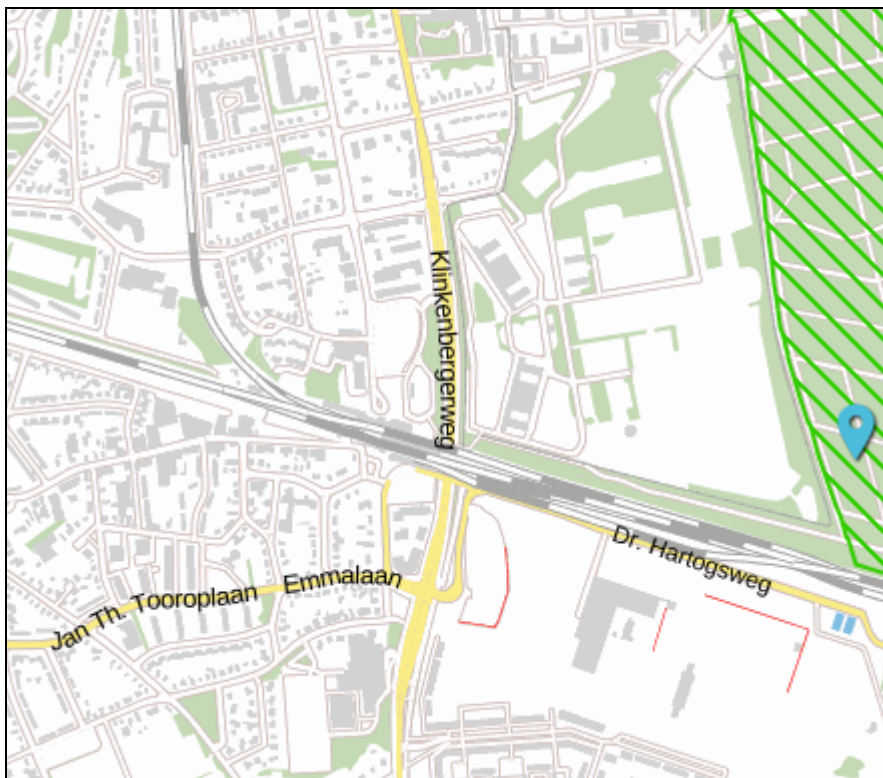
In de Omgevingsverordening zijn onderwerpen genoemd die aandacht vragen in de uitwerking en motivering van het onderliggende projectafwijkingsbesluit, namelijk Natuur en Landschap (Beschermingsregime Gelders Natuurnetwerk en Groene Ontwikkelingszone), Erfgoed (Molenbiotoop) en Natura 2000 gebieden. In hoofdstuk 4 worden deze thema's beschreven in relatie tot het voorliggende projectafwijkingsbesluit.



Afbeelding 3.1: Themakaart "Natuur" Omgevingsverordening Gelderland



Afbeelding 3.2: Themakaart "Erfgoed" Omgevingsverordening Gelderland (rode cirkel is de molenbiotoop)



Afbeelding 3.3: Themakaart "Natura-2000 gebieden" Omgevingsverordening Gelderland

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Erfgoedverordening Ede 2017

Het gemeentelijke kader voor de doorwerking in bestemmingsplannen wordt bepaald door de Erfgoedverordening, vastgesteld door de gemeenteraad in 2012. De doelstellingen zijn vergelijkbaar met de Monumentenwet, maar dan op gemeentelijk niveau (gemeentelijke monumenten). De hieraan gerelateerde wettelijke bepalingen (Wabo) zeggen eveneens iets over het gebruik en over verstoringen van het beschermd monument. Dat kunnen bijvoorbeeld gebruiksvormen zijn die onwenselijke gebouwaanpassingen met zich meebrengen of verstoringen als gevolg van onevenredig grote uitbreidingsmogelijkheden, waardoor deze uitbreidingen niet meer als ondergeschikt aan het monumentale hoofdvolume ervaren worden. Om hierop in te spelen dienen gebruiksmogelijkheden en bouwrechten rond de beschermde monumenten eveneens weloverwogen te worden gekozen en terughoudend te worden ingevuld, opdat monumentale waarden ook planologisch worden geborgd. In de Erfgoedverordening (hoofdstuk 5) zijn regels opgenomen ten aanzien van de uitvoering van archeologisch onderzoek in de gemeente. Dit wordt verder uitgewerkt in paragraaf 4.9 en 4.10 van het onderhavige projectafwijakingsbesluit.

3.3.2 Nota "Archeologie in evenwicht" 2012

Op 5 juli 2012 is de nota "Archeologie in Evenwicht, Archeologienota gemeente Ede 2012-2015" door de gemeenteraad vastgesteld. De nota stoelt op de Wet op de archeologische monumentenzorg (2007), een wetswijziging van de Monumentenwet. Met deze wetswijziging heeft de zorg voor het archeologisch erfgoed een prominenter plaats gekregen in het proces van de ruimtelijke planvorming. Gemeenten zijn wettelijk verplicht bij vaststelling van een bestemmingsplan en bij het bestemmen van de in dat plan begrepen grond rekening te houden met zowel de bekende als de te verwachten archeologische waarden.

Met de vaststelling van de nota is besloten in ruimtelijk beleid explicieter (dan voorheen) rekening te houden met bekende en te verwachten archeologische waarden, als volwaardig belang, zodat behoud in situ (ter plaatse) in de toekomst beter (dan voorheen) geborgd wordt.

Op een aantal punten biedt de wet de gemeente ruimte om archeologieregels op eigen wijze in te vullen. Met de archeologienota is deze ruimte benut en is gemotiveerd hoe in Edese bestemmingsplannen met archeologie wordt omgegaan. In de nota zijn onder andere een aantal vrijstellingen voor archeologisch onderzoek opgenomen en is een verruiming (versoepeling) van de in de wet vastgelegde ondergrenzen doorgevoerd. De nota vormt de basis voor de archeologische regeling in dit projectafwijkingbesluit. Voor het onderdeel 'archeologie' wordt verder verwezen naar paragraaf 4.9 van dit projectafwijkingbesluit.

3.3.3 Gemeentelijk Rioleringsplan 2018-2022, Verbindend Water

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

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

Hemelwaterbeleid

In het Bouwbesluit 2012 is in artikel 6.18 aangegeven dat de perceelseigenaar de eerste verantwoordelijkheid heeft voor de opvang van hemelwater. De gemeente heeft hier eisen aan gesteld in het hemelwaterbeleid. In het hemelwaterbeleid "*In de weer met neerslag*" d.d. 6 maart 2007 zijn de doelstellingen ten aanzien van hemelwater uit het waterplan operationeel uitgewerkt. Afkoppeling van daken gebeurt bij voorkeur via zichtbare afvoer en infiltratie en wel om de volgende reden.

- foutieve afkoppeling zichtbaar (voorkoming bodemvervuiling)
- bewustwording burger
- verbeteren kwaliteit leefomgeving

Grondwatervisie

De grondwatervisie is ook een operationele uitwerking van het waterplan van Ede. De grondwaterstand kan van nature langs de Veluweflank enorm fluctueren. Bovendien verwacht de provincie Gelderland in deze zogenaamde 'grondwaterfluctuatietoneel' in de toekomst ten gevolge van klimaatverandering een extra stijging van de grondwaterstand.

Met de grondwatervisie streeft de gemeente Ede naar balans in haar stedelijke grondwatersystemen, waarbij enerzijds grondwateroverlast wordt voorkomen en anderzijds wordt gezorgd dat zo min mogelijk grondwater van hoge kwaliteit wordt afgevoerd.

3.3.4 Groenstructuur & Groenbeleid Ede

Groen in de bebouwde omgeving heeft meerdere functies. De aanwezigheid ervan is belangrijk. Groen draagt namelijk bij aan de herkenbaarheid (esthetische waarde) van de stad en de leefbaarheid (economisch, sociaal pedagogisch waarde) van de buurt. Daarnaast herbergt groen ook een recreatieve functie, natuurfunctie, klimaatfunctie en milieufunctie.

Om bovenstaande redenen vindt de gemeente Ede het wenselijk een duurzame groenstructuur na te streven, zorgvuldig met de groenstructuur om te gaan en steeds te zoeken naar de goede combinatie van functies.

Deze ambities zijn vertaald in de navolgende beleidskaders:

- Bomenbeleidsplan 2013;
- Visie Openbare Ruimte 2016;
- Aanpassing vergunningstelsel houtopstanden (inwerkingtreding 1 januari 2017). Deze aanpassing is verwerkt in de APV, beleidsregels vellen en herplant houtopstanden en de nadere regel vellen houtopstanden;
- Aanwijzingsbesluit groenstructuur kernen Ede (inwerkingtreding 1 januari 2017).

3.3.5 Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan (GVVP)

De hoofdlijnen van het verkeers – en vervoersbeleid binnen de gemeente Ede staan beschreven in het vigerende Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP-2014). Het GVVP geeft de kaders aan waarbinnen:

- ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst;
- verkeersprojecten worden gedefinieerd en geprioriteerd;
- verkeersbeleid in de dagelijkse praktijk wordt uitgevoerd.

In het GVVP is onder meer de wegcategorisering en de fietsstructuur vastgelegd. In de wegcategorisering worden voor dit projectafwijkingsbesluit gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen onderscheiden.

In de fietsstructuur zijn de utilitaire en recreatieve fietsroutes aangewezen. Deze routes dienen te voldoen aan vier eisen van fietsvriendelijkheid, namelijk: directheid, veiligheid, comfort en samenhang.

3.3.6 Fietsbeleid

Het Fietsmobiliteitsplan is een uitwerking van het GVVP. Het Fietsmobiliteitsplan draagt bij aan drie doelstellingen, te weten:

1. Fietsveiligheid: de verkeersveiligheid van de (fiets)infrastructuur wordt op niveau gehouden en een verkeersveiliger gebruik wordt verwezenlijkt.
2. Duurzaamheid: het fietsbeleid levert een zichtbare bijdrage aan de klimaat- en energiedoelstelling van de gemeente Ede
3. Fietsstad: Ede wordt een echte fietsgemeente en kan zich meten met de andere fietssteden in Nederland.

3.3.7 Parkeerbeleidsplan

Eén van de uitgangspunten van het gemeentelijk parkeerbeleid is dat bij nieuw- en verbouwprojecten de hoeveelheid parkeerplaatsen die extra nodig is voor het betreffende project op eigen terrein wordt gerealiseerd. De openbare ruimte wordt dan niet belast met een toegenomen parkeerdruk.

Om te kunnen bepalen hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij een nieuw- of verbouwproject (parkeernorm) vindt een toetsing plaats op grond van de genoemde parkeernormen in de vastgestelde vigerende Nota Parkeernormering.

3.4 Conclusie beleid

In dit hoofdstuk is het relevante beleid beschreven van het Rijk, de provincie Gelderland en de gemeente Ede. Het onderhavige projectafwijkingsbesluit 'Ede, NS-strook Kop van de Parkweg' past binnen de beschreven beleidskaders.

4 Onderzoek en randvoorwaarden

4.1 Inleiding

Bij de voorbereiding van een projectafwijkingbesluit moeten relevante aspecten in beeld worden gebracht. Het vaststellen van een projectafwijkingbesluit kan gevolgen hebben voor de belangen van natuur en milieu, voor cultuurhistorische, landschappelijke en archeologische waarden, de waterhuishouding en andere waarden. In onderstaande paragrafen wordt op de verschillende thema's ingegaan.

4.2 Milieueffectrapport (MER)

4.2.1 Beleid/regelgeving

Bij de voorbereiding van een besluit tot vaststelling van een projectafwijkingbesluit dient op grond van verschillende kaders nagegaan te worden of voor de activiteiten die met het projectafwijkingbesluit worden mogelijk gemaakt, een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld of niet.

Het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) regelt wanneer een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen (onderdeel C) en wanneer er een m.e.r.-beoordeling aan de orde is (onderdeel D). In een m.e.r.-beoordeling (onderdeel D) kijkt het bevoegd gezag of een project mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen heeft. Als dat zo is, moet een m.e.r.-procedure worden doorlopen.

In de situatie dat er niet wordt voldaan aan de voorwaarden in kolom 2 van onderdeel D kan het toch voorkomen dat er een MER gemaakt moet worden. In bepaalde gevallen kan een activiteit met een kleinere omvang wel degelijk belangrijke nadelige milieugevolgen hebben. In die situatie zal toch gekeken moeten worden of er eventueel een MER noodzakelijk is aan de hand van de criteria van Bijlage II van de Europese richtlijn 2001/42/EG.

Uit deze vormvrije m.e.r.-beoordeling zijn twee uitkomsten mogelijk:

- Er is **geen** MER nodig.
In dat geval zijn er geen extra procedurele verplichtingen. In de toelichting bij het bestemmingsplan wordt het feit dat er geen MER nodig is gemotiveerd.
- Er is **wel** een MER nodig.
In deze situatie gelden dezelfde procedurele verplichtingen als bij een m.e.r.-plichtig bestemmingsplan.

4.2.2 Situatie plangebied

Het aanleggen van een fietspad en het aanleggen van een weg met eenrichtingsverkeer en een beperkt aantal parkeerplaatsen (7 stuks) is geen activiteit die wordt benoemd in kolom 1 van het besluit m.e.r.

4.2.3 Conclusie

Kortom, er is geen m.e.r.-procedure, m.e.r.-beoordelingsprocedure of vormvrije m.e.r.-beoordeling vereist bij dit project.

4.3 Bedrijven en milieuzonering

4.3.1 Beleid/regelgeving

De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009) is een algemeen geaccepteerd hulpmiddel in de ruimtelijke ordening. In de publicatie wordt voor een aantal milieuaspecten per milieucategorie een indicatieve afstand aangegeven die aangehouden wordt voor beoordeling

bij ruimtelijke ontwikkelingen. Deze afstanden zijn van belang wanneer in de directe nabijheid van bedrijvigheid geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen worden gerealiseerd en vice versa. Door middel van nader onderzoek kan eventueel gemotiveerd afgeweken worden van de richtafstand uit de VNG-publicatie.

4.3.2 Beschouwing plansituatie

Het onderhavige projectafwijakingsbesluit maakt geen bedrijfsmatige functies of geluidsgevoelige functies mogelijk als bedoeld in de VNG-publicatie.

4.3.3 Conclusie

Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor het projectafwijakingsbesluit 'Ede, NS-strook Kop van de Parkweg'.

4.4 Bodem

4.4.1 Algemeen

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

Bij het wijzigen van een bestemmingsplan is een verkennend onderzoek naar eventuele bodemverontreiniging noodzakelijk, waarbij vaak met een literatuuronderzoek volstaan kan worden. Bij aanwijzingen voor eventuele verontreinigingen is verder onderzoek in situ vereist, om uiteindelijk vast te kunnen stellen of en hoe, bijvoorbeeld na sanering een beoogde nieuwe bestemming kan worden gerealiseerd.

4.4.2 Regelgeving

Wet bodembescherming

Voor bodem en bodemverontreiniging is de Wet bodembescherming, inclusief de aanvullende besluiten, leidend. In de Wet bodembescherming wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem. De Wet bodembescherming kent nieuwe gevallen van bodemverontreiniging (ontstaan na 1 januari 1986) waarbij er sprake is van een saneringplicht die direct van kracht is. Voor oude gevallen van bodemverontreiniging is de start van de sanering met de nieuwe Wet bodembescherming afhankelijk van de ontoelaatbare risico's voor de mens, verspreiding of het milieu nu en in de toekomst.

De Wet bodembescherming is herzien op 1 januari 2006. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- nieuw saneringscriterium en -doelstelling;
- saneringsplicht voor eigenaren of erfpachters van bedrijfsterreinen;
- uniforme procedure voor eenvoudige saneringen (zie Besluit Uniforme Saneringen);
- meer mogelijkheden voor deelsanering;
- versterking van de handhaving;
- formalisering van evaluatieverslag en nazorgplan middels beschikkingen;
- mogelijkheid om beheersmaatregelen op te leggen;
- wettelijke basis voor een subsidieregeling voor sanering van bedrijfsterreinen.

Met name de saneringsverplichtingen zijn voortaan gekoppeld aan ontoelaatbare risico's die samenhangen met het (toekomstig) gebruik van de bodem. De uitvoering van deze verplichte saneringen is meer flexibel geworden: het is niet altijd nodig het hele geval aan te pakken. Er kan ook sprake zijn van deelsaneringen of een gefaseerde aanpak. De wettelijke doelstelling is voortaan functiegericht. De vernieuwde wet houdt daarnaast rekening met de (im)mobiliteit van de verontreiniging. Voortaan wordt de bodem geschikt gemaakt voor het voorgenomen gebruik, wordt de blootstelling en de verspreiding van de verontreiniging beperkt en worden de nodige beheersmaatregelen getroffen. Wanneer economische en maatschappelijke omstandigheden rond de verontreinigde locatie echter om uitstel vragen, kunnen tijdelijke maatregelen worden genomen, op voorwaarde dat de risico's voldoende worden beheerst.

Besluit Uniforme saneringen (BUS)

Op 14 februari 2006 is het Besluit Uniforme Saneringen (BUS) in werking getreden. Deze landelijke uniforme regeling maakt het mogelijk eenvoudige saneringen in korte tijd af te ronden. Een sanering wordt via een standaard meldingsformulier aangemeld en binnen vijf weken kan gestart worden met saneren. Het gebruik van BUS is wel gebonden aan voorwaarden. De belangrijkste zijn:

- het betreft saneringen met open ontgravingen;
- in geval van mobiele verontreinigingen met minerale olieproducten worden alleen bewezen technieken gehanteerd;
- de oppervlakte van de locatie mag niet groter zijn dan 5.000 m²;
- er mag niet meer dan 500 m³ grond worden afgevoerd;
- dat een BUS-sanering alleen is toegestaan als er niet al een (Raam)saneringsplan is beschikbaar.

4.4.3 *Situatie plangebied*

Bodem

In het verleden zijn meerdere bodemonderzoeken uitgevoerd binnen het plangebied. Recent is in opdracht van ProRail verkennend en aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van zes deelgebieden (Verkenkend en aanvullend bodemonderzoek OV knoop Ede (S-P5015A), BK Ingenieurs, 15 juli 2016). Op basis van deze en eerder uitgevoerde bodemonderzoeken is de bodemkwaliteit ter plaatse van het plangebied als volgt te omschrijven:

Er is sprake van een heterogene bodemkwaliteit variërend van schone grond tot plaatselijk sterk verontreinigde grond en/of grondwater. Er zijn meerdere gevallen van ernstige bodemverontreiniging aanwezig en deze zijn ook beschikt door het bevoegde gezag Wet Bodembescherming, de provincie Gelderland. Voor een deel van de verontreinigingen is in 2006 een raamsaneringsplan opgesteld dat op 29 september 2006 door de provincie Gelderland is beschikt (GE022800460). De Wbb-gevallen 2 en 3 dienen conform dit raamsaneringsplan gesaneerd te worden. Voor de overige verontreinigingen kan een BUS melding worden gedaan.

Wanneer het grondwater sterk verontreinigd is dient voor bouwbemaling ook een saneringsplan te worden ingediend. De gevallen van ernstige bodemverontreiniging vormen geen belemmering voor het project.

Conventionele Explosieven (CE)

Alle werkzaamheden vinden plaats rondom het stationsgebied. Aan de noordoostzijde is een kazernecomplex (Maurits Zuid) gelegen. Het is algemeen bekend dat spoorlijnen in WOII strategische objecten waren die veelvuldig zijn gebombardeerd. Ook is bekend dat in het kader van de operatie Market Garden op 17 september 1944 het gebied is gebombardeerd. Dit wetende heeft er een bureaustudie (vooronderzoek) plaatsgevonden om deze gebeurtenissen in kaart te brengen.

In een aanvulling op het vooronderzoek is door Expload een Projectgebonden Risico-analyse (PRA) uitgevoerd (Risicoanalyse conventionele explosieven Ede- OV de Knoop, rapportnr. RAP00160501def, d.d. 19 juli 2016). Hierbij is in eerste instantie het definitieve verdachte

gebied afgebakend. Dit gebeurt zowel in horizontale als verticale zin. Bij de analyse worden de naoorlogs uitgevoerde activiteiten meegenomen en wordt een berekening gemaakt om de maximale diepte van eventueel achtergebleven CE binnen het specifieke projectgebied vast te stellen (indien dit niet is uitgevoerd in het vooronderzoek CE). Deze berekening(en) wordt uitgevoerd aan de hand van de bodemopbouw ter plaatse, de soort CE en de snelheid en hoek waarmee de specifiek te verwachten CE in de bodem terecht gekomen kan zijn. Ook wordt beoordeeld of na de Tweede Wereldoorlog grondroerende werkzaamheden hebben plaatsgevonden en/of het maaiveldniveau is gewijzigd.

De uitkomst van PRA-CE geeft de uitvoerende partij voldoende informatie om een Veiligheid, gezondheid en milieuplan (VGM-plan) op te stellen voor de uitvoering van de reguliere werkzaamheden of het opstellen van een projectplan voor de eventuele opsporing van CE.

Uit de PRA blijkt dat binnen het plangebied delen verdacht zijn op het voorkomen van CE. Dit betekent dat bij de uitvoering hiermee rekening wordt gehouden. De kosten die hiermee gemoeid zijn, zijn niet zodanig dat de exploitatie in gevaar wordt gebracht.

4.4.4 Conclusie

Bodemvervuiling en conventionele explosieven vragen aandacht bij de uitvoering van werkzaamheden in het gebied, maar vormen geen belemmering voor het projectafwijakingsbesluit.

4.5 Water

4.5.1 Beleid/regelgeving

De watertoets is een instrument dat er voor zorgt dat bij alle ruimtelijke plannen (landelijk én stedelijk gebied) aandacht is voor de kwaliteit en kwantiteit van water. De watertoets is verplicht voor alle overheden die waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten hebben. Doorgaans vraagt de gemeente de watertoets namens zichzelf, een particulier of ondernemer aan bij de 'waterbeheerder'. Dat is in dit geval Waterschap Vallei en Veluwe.

Binnen de kern Ede is het oostelijk deel 'hoog en droog' en het westelijk deel 'laag en nat'. Het waterschap heeft in het oostelijk deel geen belangen, omdat het grondwater hier diep zit en er geen oppervlaktewater aanwezig is. Gemeente Ede en Waterschap Vallei en Veluwe hebben daarom afgesproken dat ten oosten van de lijn Proosdijerveldweg- Hakselselweg-Kerkweg-Bovenbuurtweg, waar dit plangebied ligt, het waterschap niet betrokken hoeft te worden in de watertoets. De gemeente is hier verantwoordelijk voor een goede borging van de waterbelangen.

Door Wareco is onderzoek gedaan naar de grondwaterstanden in het gebied (BN48A-NOT201622, Herijking Geohydrologische verkenning station Ede-Wageningen, d.d. 6 juli 2016). Door Movares is een watertoetsdocument opgesteld (D80-MNI-KA-1600004, versie 1.0, d.d. 29 februari 2016). Een samenvatting van deze documenten is opgenomen in deze waterparagraaf.

4.5.2 Situatie plangebied

Huidige ligging en inrichting

Het huidige terrein is ingericht als openbaar groen. In deze groene ruimte ligt het voormalige afvoerriool voor de ENKA-fabriek. Het ENKA-riool diende voor de afvoer van vuilwater vanuit de fabriek. Het systeem bestaat uit 2 PVC 400mm buizen met betonnen putten die gecoat zijn. Het vermoeden bestaat dat dit riool niet waterdicht is/was en dus in het verleden ook heeft gelekt in de bodem.

Bij de ontwikkelingen van de NS-strook aan de spoorzone zal aandacht moeten zijn voor de inpassing, van het ENKA-riool. Uitgangspunt is dat gekeken wordt of de aanwezige riolering ingezet kan worden om het hemelwater van de nieuwe inrichting te verwerken. Indien dit niet

mogelijk is wordt het riool 'dichtgeschuimd' om toekomstige instorting te voorkomen. Bij roering van de grond tot aan het riool wordt het ENKA-riool geruimd.

Maaiveld hoogten + Grondwaterstanden

Huidige ligging en inrichting

Het plangebied is openbaar groen en grenst aan de spoorzone. Het maaiveld ligt op een niveau van ca. NAP +19 m. In het gebied is geen oppervlaktewater aanwezig. De bodem is opgebouwd uit matig fijn zand. De gemiddelde hoogste grondwaterstand bedraagt NAP +14m (Bron: Geohydrologische verkenning station Ede – Wageningen, Wareco, 2 april 2015). Dit is 5 m beneden maaiveld.

Hemelwater (kwantiteit)

Het nieuwe verhard oppervlak mag conform het gemeentelijke beleid niet worden aangesloten op de riolering. Gezien de grondwaterstanden en bodemopbouw (gebied ligt 'hoog en droog') dient hemelwater geïnfiltreerd te worden in de bodem. Conform het beleid van de waterbeheerder is voor de dimensionering van infiltratievoorzieningen uitgegaan van een berging van minimaal 40 mm (bui T = 10 jaar + 10%). De voorzieningen dienen een leeglooptijd van maximaal 24 uur te hebben.

Vanwege de aanwezige bodemverontreiniging in het plangebied wordt bij de ontwikkeling de grond zo min mogelijk geroerd. Voor de verwerking van het hemelwater is het uitgangspunt dat gebruik gemaakt wordt van de aanwezige ENKA-riolering welke verbond wordt met het aangrenzende rioolstelsel in de Blokkenweg. In de Blokkenweg wordt aanvullende capaciteit gecreëerd om de hemelwateropgave voor de NS-strook conform het beleid te verwerken.

Afvalwater

Het plangebied aan de NS-strook krijgt geen afvalwater riolering. Het afvalwater van aangrenzende panden wordt aangesloten op de gemeentelijke riolering in de parkweg.

Grondwater

Op basis van het geohydrologisch onderzoek lijkt de ingeschatte GHG waarde van NAP +14m realistisch gebaseerd op de vergeleken meetreeksen. Ook zijn er geen grondwaterstandstijgingen te verwachten als gevolg van klimaatveranderingen. Vooralsnog kunnen de ingeschatte GHG en HG waarden ook als representatief worden beschouwd voor in de toekomst. Monitoring van de grondwaterstanden wordt gecontinueerd.

4.5.3 Conclusie

Vanwege de verontreiniging ter plaatse is het uitgangspunt om de bodem zo min mogelijk te roeren. Om die reden wordt het hemelwater afgevoerd via de reeds aanwezige ENKA-leiding. De berging en infiltratie van het hemelwater wordt gerealiseerd in de Parkweg en de Blokkenweg. Op deze manier wordt het hemelwater conform het beleid van de gemeente Ede verwerkt. Voor de toepassing van het ENKA-riool dient de kwaliteit van het riool nog wel in beeld gebracht te worden en indien noodzakelijk zullen maatregelen getroffen worden om het functioneren en de kwaliteit te garanderen.

Geconcludeerd wordt dat er ten aanzien van het aspect water geen belemmeringen zijn voor de uitvoering van het projectafwijakingsbesluit.

4.6 Stedenbouw en landschap

Het gebied langs het spoor krijgt een functie als ondersteunende en verkeersafwikkelende zone. Bestaande bomen worden zoveel mogelijk ingepast en enkele nieuwe bomen en beplanting zorgen voor een verzachting van het utilitaire karakter van deze strook.

De situering van deze verkeerszone langs het spoor maakt de herontwikkeling van de Kop van de Parkweg tot aantrekkelijk woon - en verblijfsgebied mogelijk. Daarnaast faciliteert het ook de

verbinding voor de regionale fietsverbinding tussen station Ede-Wageningen en Veenendaal. De strook wordt daarmee een schakel en een koppelstuk in de routing voor auto en fiets.

4.7 Groen

4.7.1 Beleid

In 2013 is het bomenbeleidsplan vastgesteld. Uitgangspunt van het bomenbeleidsplan is de focus te leggen op de “belangrijke bomen”. Vanuit het bomenbeleidsplan zijn de regels voor het kappen van bomen aangepast en zijn de groenstructuren voor de kernen van de gemeente vastgesteld. De kaarten opgesteld in de Visie Openbare Ruimte vormen hiervoor de basis. Op de groenstructuurkaarten zijn de gebieden vastgelegd waarop zich de hoofdgroen- en wijkgroenstructuren bevinden en zijn de gebieden vastgelegd met belangrijk particulier groen. Dit zijn de gebieden waar het groene karakter gehandhaafd dient te worden.

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

Begin 2017 is de Stadsvisie Ede vastgesteld. In deze visie is een gezamenlijke visie opgesteld waarin is beschreven wat de belangrijkste speerpunten zijn voor Ede. Duurzaamheid en een gezonde leefomgeving spelen hierin een belangrijke rol maar ook klimaatadaptatie. Bomen en groen spelen een belangrijke rol in een gezonde leefomgeving. In nieuwe situaties is het daarom belangrijk voldoende ruimte voor groen te reserveren om een bijdrage te leveren aan een gezonde leefomgeving.

4.7.2 Situatie

Het te ontwikkelen gebied valt binnen de hoofd- en wijkgroenstructuur van Ede. Dit betekent dat er binnen de ontwikkeling rekening moet worden gehouden met het zorgvuldig inpassen en aansluiten op de hoofd- en wijkgroenstructuur.

De situering van de weg, de parkeervakken en de fietsroute dienen zoveel mogelijk afgestemd te worden op een maximaal behoud van de bestaande bomen.

De inrichting van de bermen en de beplantingskeuze wordt hoofdzakelijk inheems en streekeigen en er wordt aangesloten bij de soorten in aangrenzende gebieden. Dit leidt tot een betere uitwisseling van soorten en populaties: nieuwe soorten kunnen zich vestigen en soorten voor welke deze omgeving niet geschikt is, trekken weg. Ook met de verlichting wordt rekening gehouden met natuurwaarden.

4.7.3 Conclusie

Ede hecht veel waarde aan haar groene imago. Monumentale en waardevolle bomen en groenstructuren zijn belangrijk voor de herkenbaarheid en de identiteit van de omgeving. Voor het te ontwikkelen gebied wordt als randvoorwaarde gesteld dat de plannen worden afgestemd op een goede aansluiting van de hoofdgroen- en wijkgroenstructuur. Voor het nieuwe groen dat gecreëerd wordt tijdens de ontwikkeling van het gebied moet voldoende ruimte worden gereserveerd zodat bomen en groen duurzaam worden ingepast en de openbare ruimte op de langere termijn beheerbaar is. Dit ten behoeve van een duurzame en gezonde leefomgeving volgens de speerpunten uit de Stadsvisie Ede.

4.8 Ecologie/natuur

4.8.1 Beleid/regelgeving

Voor ruimtelijke ingrepen of bestemmingsplanwijzigingen is de natuurwetgeving relevant. Binnen de natuurwetgeving wordt onderscheid gemaakt in bescherming van soorten en gebieden. Onlangs zijn drie wettelijke regimes samengevoegd tot één nieuwe Wet

natuurbescherming. De Wet natuurbescherming is per 1 januari 2017 in werking getreden en vervangt de Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet. Vergelijkbaar met het oude wettelijke regime maakt de nieuwe Wet natuurbescherming onderscheidt in gebieds- en soortenbescherming. De gebiedsbescherming was voorheen met name gereguleerd in de Natuurbeschermingswet 1998 en de soortenbescherming vond zijn grondslag in de oude Flora- en faunawet. Daarnaast is er het provinciale beschermingskader van het Gelders Natuurnetwerk (GNN) en Groene Ontwikkelzone (GO) dat een samenhangend netwerk van natuurgebieden nastreeft.

Soortenbescherming

Vergelijkbaar met de oude Flora- en faunawet (april 2002) richt de Wet natuurbescherming zich op de instandhouding van populaties van soorten die bescherming behoeven.

Gebiedsbescherming

De gebiedsbescherming in de nieuwe Wet natuurbescherming is mede gebaseerd op bepalingen vanuit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn verwerkt. Bij toetsing aan de Wet natuurbescherming gaat het om soorten en habitats waarvoor, krachtens de Habitat- en Vogelrichtlijn, Natura 2000-gebieden zijn aangewezen en instandhoudingsdoelen zijn geformuleerd.

Het is van belang na te gaan of er een Natura 2000-gebied binnen de invloedssfeer van de planlocatie ligt, waardoor er mogelijk sprake is van (significant) negatieve effecten. Indien dit het geval is, dienen de mogelijke effecten van de voorgenomen ingrepen op de instandhoudingsdoelen bepaald te worden. Dit kan leiden tot een vergunningplicht op grond van de Wet natuurbescherming, middels een verstorings- en verslechteringstoets bij negatieve effecten en een passende beoordeling wanneer er significant negatieve effecten verwacht worden.

Stikstofdepositie en Programmatische aanpak Stikstof (PAS)

De Nederlandse wet- en regelgeving voor stikstofdepositie vloeit voort uit de per 1 januari 2017 vervallen Natuurbeschermingswet 1998 (nu opgenomen in de Wet natuurbescherming). De wetgever heeft in dit verband de volgende wet- en regelgeving tot stand gebracht:

- Hoofdstuk III, paragraaf 2a, Nbw 1998, dat voorziet in de opdracht tot vaststelling van het Programma aanpak stikstof (PAS) (nu opgenomen in hoofdstuk 2 van de Regeling natuurbescherming);
- het Besluit grenswaarden programmatische aanpak stikstof, op grond waarvan de vergunningplicht niet geldt indien grenswaarden van toepassing zijn;
- de Regeling programmatische aanpak stikstof, waarin naast de regels die gelden ten aanzien van bepaling, reservering en toedeling van ontwikkelingsruimte onder meer de lijst van prioritaire projecten is opgenomen.

Stikstofdepositie vormde jarenlang een knelpunt bij de besluitvorming over plannen en projecten, omdat in veel Natura 2000-gebieden overbelasting van stikstofdepositie een probleem is voor de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen voor de voor stikstof gevoelige natuur in die gebieden. Het PAS beoogt een oplossing te bieden voor dit probleem. Het PAS verbindt ecologie met economie. Het doel is het beschermen en ontwikkelen van kwetsbare, voor stikstof gevoelige natuur, terwijl tegelijkertijd economische ontwikkelingen mogelijk blijven. Het programma bevat hiertoe maatregelen die leiden tot een afname van stikstofdepositie (bronmaatregelen) en maatregelen die leiden tot een versterking van de natuurwaarden in de Natura 2000-gebieden (herstelmaatregelen).

Op termijn voorziet het programma met deze gebiedsspecifieke maatregelen in de verwezenlijking van de instandhoudingsdoelstellingen voor de voor stikstof gevoelige natuur in Natura 2000-gebieden en in de tussenliggende tijd in het voorkomen van verslechtering. Het PAS is als zodanig en per gebied passend beoordeeld (gebiedsanalyses). De commissie voor de m.e.r. heeft in het toetsingsadvies van 29 mei 2015 positief over het MER/Pb over het PAS geadviseerd en daarbij gewezen op het belang van monitoring (rapportnummer 2752-143).

Gelders Natuur Netwerk (GNN) en Groene Ontwikkelingszone (GO)

De provincie Gelderland heeft in de Omgevingsvisie en -verordening gebieden aangewezen ter bescherming en versterking van de ecologische structuren.

In het *Gelders Natuurnetwerk* geldt: in de basis hier geen nieuwe initiatieven. Er zijn enkele uitzonderingen mogelijk. Dat zijn ontwikkelingen van een groot algemeen of provinciaal belang of waarvoor – overtuigend gemotiveerd – geen alternatieven bestaan. Voor dergelijke uitzonderingen gelden specifieke spelregels die garanderen dat het Gelders Natuurnetwerk in stand blijft.

Een groot deel van de Gelderse natuurgebieden is internationaal beschermd: de Natura 2000-gebieden. Juist in deze gebieden moet de biodiversiteit worden behouden of verbeterd. De provincie geeft in het natuurbeleid prioriteit aan het behalen van de Natura 2000-doelen in de Natura 2000-gebieden.

De *Gelderse Groene Ontwikkelingszone* is een gebied waar partners en partijen juist worden uitgenodigd om actief ‘groene’ doelen mee te helpen realiseren. Er is in dit gebied ruimte voor de verdere ontwikkeling van bestaande en bij het gebied behorende bedrijvigheid of bewoning. Daarbij maakt de provincie onderscheid tussen de mate waarin partijen worden gevraagd om een –extra- bijdrage te leveren aan dit gebied. De provincie wil met haar beleid voor deze zone zo duidelijk mogelijke spelregels hanteren die recht doen aan de doelen in dit gebied.

4.8.2 Situatie plangebied

Onderdeel soortbescherming

Voor ecologie heeft er in 2016 een quickscan ecologie plaatsgevonden, deze is nog actueel genoeg voor een eventuele ruimtelijke onderbouwing tot oktober 2019 (zie bijlage ‘Quickscan flora en fauna en vleermuisonderzoek NS-strook Parkweg, Hoog Maanen en Blokkenweg te Ede’). Daarnaast is er wel een hop-over geconstateerd die behouden dient te blijven. Deze functie voor vleermuizen is met name afhankelijk van de bomengroep die altijd behouden zou blijven tussen het spoor en de huidige parkeerplaats van de supermarkt. Deze bomen worden ingepast. Om dit te waarborgen wordt hiervoor een voorschrift aan de omgevingsvergunning verbonden. Verder is op 13 december 2018 een omgevingsvergunningaanvraag ingediend voor het kappen van een aantal bomen bij de NS-strook (artikel 2.2, lid 1, onder g van de Wabo). Hierbij is o.a. getoetst aan de ecologische waarden. De omgevingsvergunning voor het kappen van een aantal bomen is op 28 februari 2019 verleend (zaakcode 2018W2966).

Daarnaast dient er op dit deel, en mogelijk in zijn geheel, rekening te worden gehouden met de verlichting. Dit kan een versturende factor zijn voor vleermuizen. Op de aanvliegroute en de hop-over dient geen lichtverstoring plaats te vinden. Dit kan door het toepassen van amber-roodkleurige armaturen, geen verlichting toe te passen of het bereik van de toe te passen lantaarnpalen zo te situeren dat er geen verlichting valt op de essentiële onderdelen van de hop-over en aanvliegroute voor vleermuizen. Deze voorwaarden zullen in ieder geval worden opgenomen bij de omgevingsvergunning aangezien de Wet natuurbescherming aanhaakt bij de omgevingsvergunning.

Er worden verder op de overige beschermde soorten geen effecten verwacht. Voor alle soorten is wel de algemene zorgplicht van kracht.

Onderdeel gebiedsbescherming

Het plangebied is niet gelegen in een Natura 2000-gebied. Het dichtst gelegen Natura 2000-gebied is de Veluwe. Er zijn geen effecten te verwachten op dit natuurgebied. Nadere toetsing aan het onderdeel gebiedsbescherming is daarom niet noodzakelijk.

Omgevingsvisie GNN/GO

Het plangebied is niet gelegen in het GNN of GO. Er zijn ook geen effecten te verwachten door de voorgenomen ontwikkeling op de kernkwaliteiten en het ontwikkelingsopgaven van de omgevingsvisie van de Provincie Gelderland. Verdere toetsing aan de omgevingsvisie is

daarom niet noodzakelijk.

4.8.3 Conclusie

De Wet natuurbescherming in de omgevingsvisie van de Provincie vormen geen belemmering voor de voorgenomen ingreep mits bovenstaande voorwaarden in acht worden genomen.

4.9 Archeologie

4.9.1 Beleid/regelgeving

In 2012 is de nota 'Archeologie in Evenwicht, Archeologienota gemeente Ede 2012-2015' door de gemeenteraad vastgesteld. De nota stoelt op de Wet op de archeologische monumentenzorg (2007), een wetswijziging van de Monumentenwet. Met deze wetswijziging heeft de zorg voor het archeologisch erfgoed een prominentere plaats gekregen in het proces van de ruimtelijke planvorming. Gemeenten zijn wettelijk verplicht bij vaststelling van een bestemmingsplan en bij het bestemmen van de in dat plan begrepen grond rekening te houden met zowel de bekende als de te verwachten archeologische waarden.

Op een aantal punten biedt de wet de gemeente ruimte om archeologieregels op eigen wijze in te vullen. Met de archeologienota is deze ruimte benut en is gemotiveerd hoe in Edese bestemmingsplannen met archeologie wordt omgegaan. In de nota zijn onder andere een aantal vrijstellingen voor archeologisch onderzoek opgenomen en is een verruiming (versoepeling) van de in de wet vastgelegde ondergrenzen doorgevoerd. De nota vormt de basis voor de archeologische regeling in dit projectafwijkingsbesluit.

Bij de inventarisatie van bekende en te verwachten archeologische waarden in het onderhavige plangebied is gebruikt gemaakt van de Cultuurhistorische Waardenkaart Ede.³

4.9.2 Situatie plangebied

In de bijgevoegde figuur is het gehele plangebied te zien, zoals weergegeven op de Cultuurhistorische Waardenkaart, kaartbijlage archeologie (2013). De oranje kleur geeft aan dat de trefkans op archeologische resten in het plangebied hoog is. Op de Cultuurhistorische Waardenkaart heeft het plangebied een middelhoge integrale cultuurhistorische betekenis.

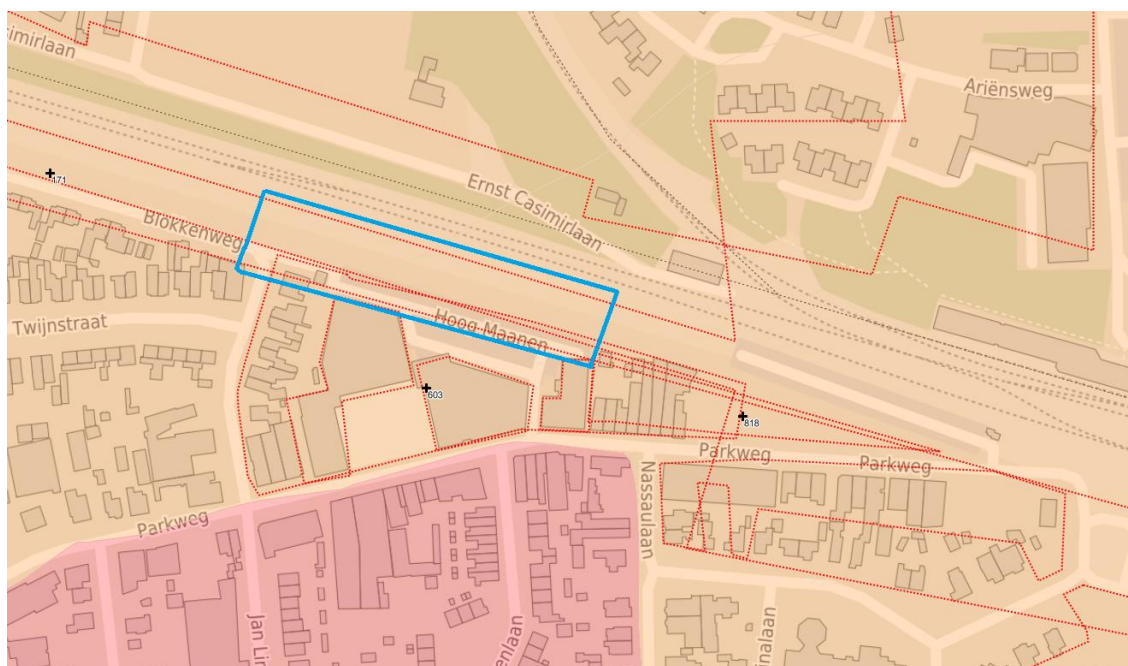
In en in de directe omgeving (straal 250 m) van het onderhavige plangebied bevinden zich geen archeologische monumenten of waardevolle archeologische terreinen.

In een straal van 50 m zijn vijf onderzoeken uitgevoerd. In het plangebied zelf is in 2010 een booronderzoek uitgevoerd. Van de drie boringen die in het plangebied zijn gezet, waren er twee verstoord. De derde is gestuit op puin⁴. Verder zijn er nog twee bureauonderzoeken, een booronderzoek en een proefsleuvenonderzoek ten zuiden/zuidwesten van het plangebied uitgevoerd. De resultaten wisselen enigszins, maar het gebied lijkt grotendeels verstoord te zijn.

De vindplaatsen (603 en 818) horen bij respectievelijk het proefsleuvenonderzoek (sporenbundels) en een waarneming van een stenen put.

³ Keunen, L.J., L.M.P. van Meijel, J. Neefjes, N.W. Willemse, T. Bouma, S. van der Veen & J.A. Wijnen, 2013: Cultuurhistorische Waardenkaart Ede; een interdisciplinaire studie naar het aardkundig, archeologisch, historisch-geografisch, historisch-bouwkundig en -stedenbouwkundig erfgoed in de gemeente Ede, RAAP-rapport 2500, Weesp.

⁴ Koeman, S.M., D. Hagens en H. Kremer, 2010: Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek, verkennend booronderzoek, Spoorzone te Ede. Synthegra Rapport S090424, Deventer.



Afbeelding 4.1: Uitsnede Cultuurhistorische Waardenkaart (RAAP-rapport 25005), met plangebied in blauw

4.9.3 Conclusie

Het onderhavige projectafwijkingbesluit voorziet in een directe mogelijkheid tot realisatie van een weg en fietsstrook. Op basis van de informatie uit het booronderzoek wat in het plangebied is uitgevoerd, is de kans klein dat tijdens de beoogde werkzaamheden belangrijke archeologische resten worden geraakt. Uitvoering van de bestemming zal niet leiden tot onevenredige aantasting van archeologische waarden. Een beschermende planologische regeling is niet noodzakelijk.

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

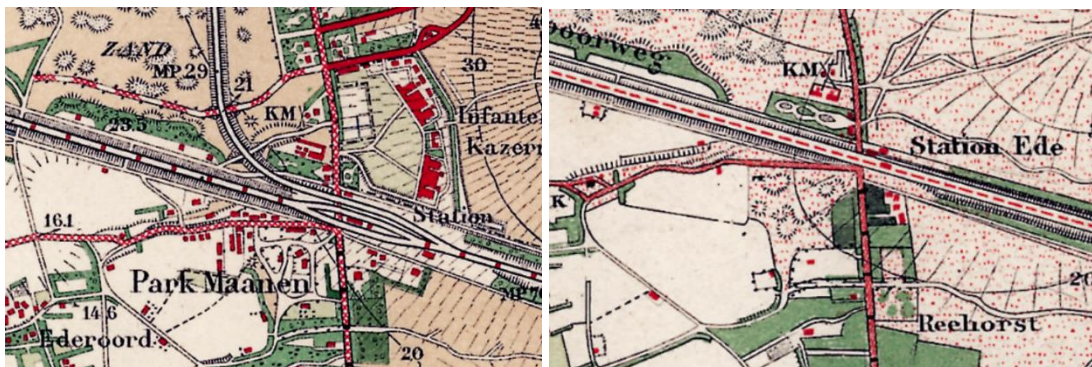
4.10 Cultuurhistorie

Met betrekking tot de bovengrondse cultuurhistorische waarden zijn met name twee aspecten van belang: historische infrastructuur en de molenbiotoop van de Keetmolen.

4.10.1 Historische infrastructuur

In het Plangebied komt een belangrijke lijn voor, namelijk de *spoorlijn Amsterdam - Utrecht - Arnhem - Emmerik*. Deze werd van 1843-1845 aangelegd door de Nederlandsche Rijnspoorweg-Maatschappij en is sinds zijn aanleg één van de belangrijkste internationale spoorwegverbindingen van Nederland. Het gedeelte tussen Veenendaal en de grens, waar het tracé in Ede toe behoort, werd in mei 1845 geopend. De aanleg van het spoor en de opening van het station zijn van beslissende invloed geweest op de ontwikkeling van Ede tot de stad die het nu geworden is. De aanwezigheid van de spoorlijn betekende onder meer de vestiging van militaire kazernes en van industrie (ENKA).

⁵ Keunen, L.J., L.M.P. van Meijel, J. Neefjes, N.W. Willemse, T. Bouma, S. van der Veen & J.A. Wijnen, 2013: Cultuurhistorische Waardenkaart Ede; een interdisciplinaire studie naar het aardkundig, archeologisch, historisch-geografisch, historisch-bouwkundig en -stedenbouwkundig erfgoed in de gemeente Ede, RAAP-rapport 2500, Weesp



Afbeeldingen 4.2 en 4.3: De omgeving van het plangebied omstreeks 1920 (links) en 1890 (rechts) (www.topotijdreis.nl)

Het spoor werd op circa 2 km ten zuiden van de dorpskern aangelegd. Tussen het station en het dorp ontstond in de tweede helft van de 19^{de} eeuw de eerste planmatige uitbreiding van Ede langs de Stationsweg. Deze straat was ontstaan uit het rechte trekken van de Weg van Ede via Heukelom naar Bennekom. Langs de Stationsweg verrezen luxe villa's, waarvan een aantal nog bewaard is (buiten het plangebied).

In 1902 werd een tweede spoorlijn geopend, de lokalspoorweg naar Nijkerk. Dit tracé ligt net ten noorden van het plangebied als onderdeel van de lijn Ede-Wageningen - Barneveld - Amersfoort.

Situatie plangebied

Het onderhavige projectafwijkingsbesluit voorziet in een directe mogelijkheid tot realisatie van een weg en fietsstrook. Uitvoering van de bestemming zal niet leiden tot onevenredige aantasting van de in het plangebied aanwezige cultuurhistorische lijnen en structuren.

4.10.2 De Keetmolen

Algemeen

Ten noordoosten van het plangebied ligt de Keetmolen (rijksmonument 14468), een achtkantige, gemetselde beltmolen. De huidige molen is uit 1865, maar bevat aanzienlijk oudere resten. Hoewel de molen buiten het plangebied ligt, strekt de molenbiotoop van de Keetmolen zich uit over het gehele plangebied.

Conform het vigerende bestemmingsplan is rond deze molen een molenbiotoopcirkel van kracht. Dit betekent dat binnen deze cirkel de windtoevoer niet substantieel mag verslechteren.

Beleid/regelgeving

Molens vormen een onlosmakelijk onderdeel van de nationale, regionale en lokale identiteit. Daarom heeft de provincie Gelderland in haar ruimtelijke regelgeving een regeling opgenomen voor het behoud en bescherming van molenbiotopen.

Gemeenten dienen rekening te houden met de molenbiotoop bij het opstellen van bestemmingsplannen. De bescherming van molenbiotopen betreft vooral het behoud van het functioneren door middel van een vrije windvang. Verder dient volgens de provincie Gelderland rekening te worden gehouden met de belevingswaarde en het historisch karakter van de omgeving van de molen.

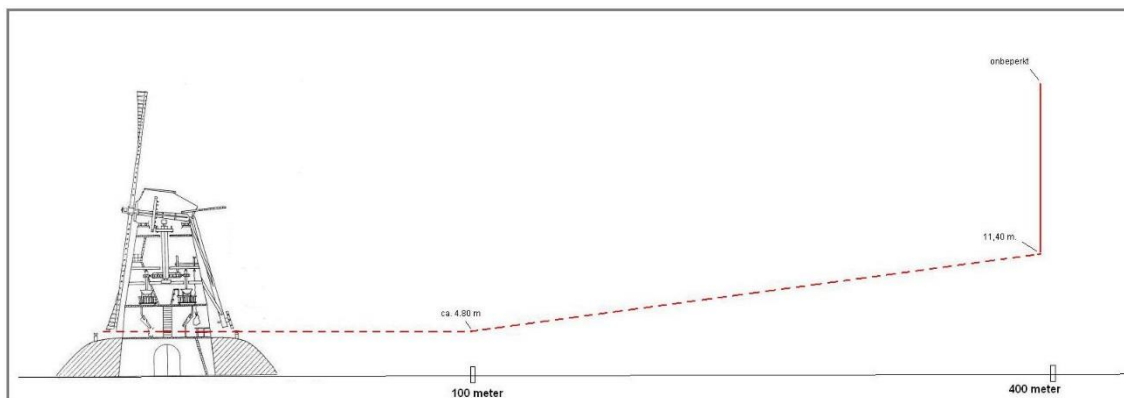
In de Omgevingsverordening Gelderland is vermeld dat in bestemmingsplannen die betrekking hebben op gronden binnen de molenbiotoop geen nieuwe bebouwing danwel beplanting wordt toegestaan, tenzij in de toelichting bij het bestemmingsplan wordt aangetoond dat het functioneren van de molen door middel van windvang niet wordt beperkt. Met name in een bebouwde omgeving kunnen ook andere belangen in het geding zijn waarbij zekere beperkingen ten aanzien van de windvang of de belevingswaarde niet altijd zijn uit te sluiten.

Dit zal echter goed moeten worden beargumenteerd waarbij met het belang van het behoud van het goed functioneren door middel van windvang nadrukkelijk rekening dient te worden gehouden. Het plan zal hiervoor waarborgen moeten bevatten. Waarborgen kunnen bestaan uit planologische voorwaarden aan bebouwingsafstanden en -hoogten en/of bouwkundige dan wel landschappelijke ingrepen wanneer in de nabijheid van een molen of molenrestant bouwwerken nieuw worden opgericht, gewijzigd, aangelegd of beplanting wordt aangebracht waardoor het functioneren van de molen wordt belemmerd of onmogelijk wordt gemaakt.

De juridische doorvertaling van molenbiotopen in de provincie Gelderland vindt plaats tot op een afstand van 400 meter rond de molen. Uitgangspunt is dat, bij nieuw op te richten of te wijzigen bestaande obstakels, de bestaande situatie in ieder geval niet mag verslechteren:

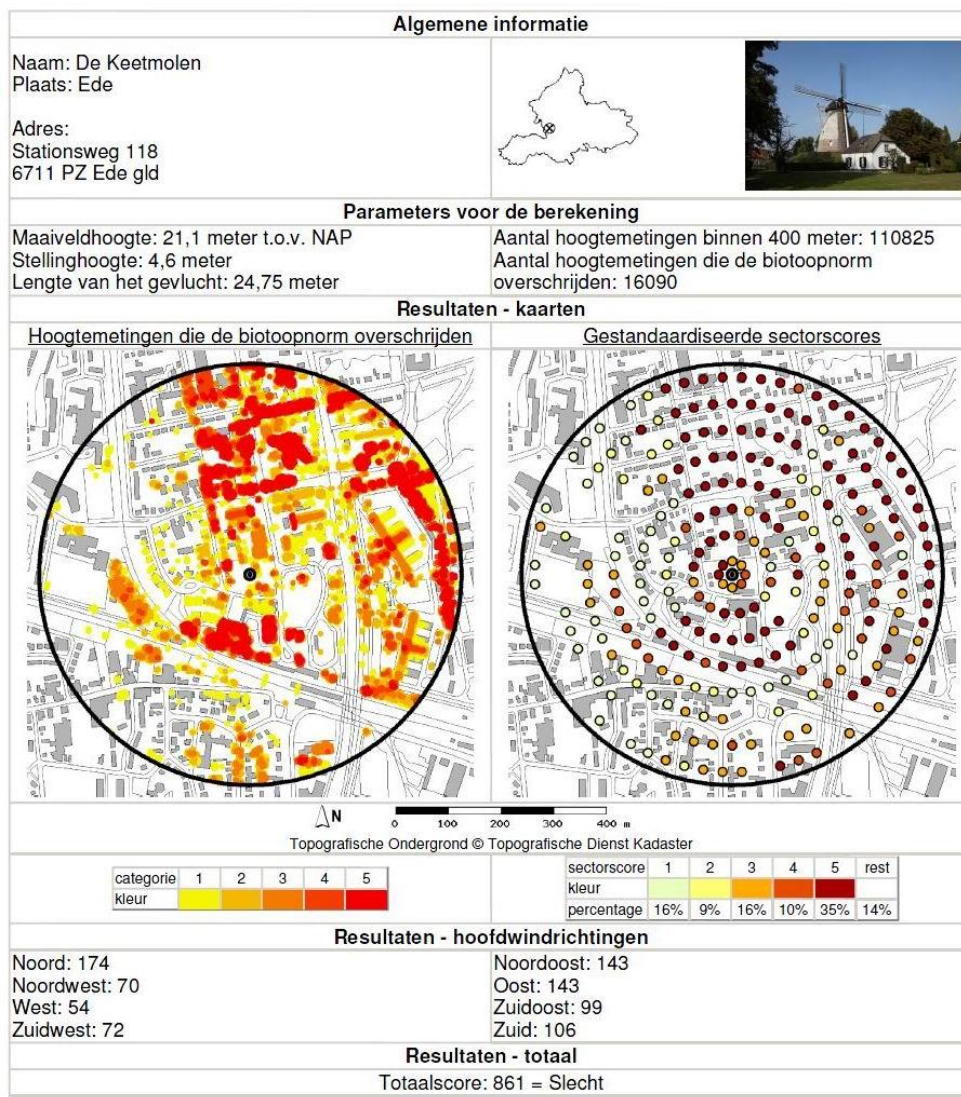
- Zone A: in deze zone mogen in de eerste 100 meter rondom de molen geen nieuwe obstakels worden gerealiseerd boven het niveau waarop de molen in kwestie wind vangt. Dit niveau ligt bij de Keetmolen op 4.80 meter (4.60 meter stellinghoogte op de belt plus ca. 0.20 meter tot onderkant molenwieken).
- Zone B: tussen 100 en 400 meter rondom de molen is de uitkomst van een biotoopformule maatgevend, mede omdat de windvang gerelateerd is aan het specifieke type molen. In deze zone kan de beoordeling van de toelaatbare bouwhoogte van nieuw op te richten (of te wijzigen) obstakels in verhouding tot de afstand vanaf de molen plaatsvinden op grond van de uitkomst van de toepassing van molenbiotoopformule: formule: $H_x = (X/n) + c.z.$

Toepassing van de formule zou voor de biotoop van de Keetmolen betekenen dat de *maximale bebouwingshoogte in Zone A (100m.) niet hoger mag worden dan 4.80 meter en in Zone B (100-400m.) geleidelijk oploopt tot maximaal 11,40 meter*. Daarbuiten gelden geen hoogte beperkingen. Deze afstanden zijn in onderstaande afbeelding grafisch weergegeven.



Afbeelding 4.4: Overzicht toelaatbare bebouwingshoogten op basis van biotoopformule

Biotooprapport: 59



Afbeelding 4.5: Analyse biotoop keetmolen (herkomst: Molenbiotoopinventarisatie Gelderland 2009)

Situatie plangebied

De ontwikkeling bevindt zich voor een deel in zone B van de molenbiotoop van de Keetmolen. Dit betekent dat de uitkomst van de biotoopformule maatgevend is voor de toelaatbaarheid van obstakels (gebouwen en beplanting) in dit deel van het plangebied.

Het project voorziet niet in bebouwing. Ten aanzien van de beplanting is het ter bescherming van de windvang en het functioneren van de Keetmolen noodzakelijk om als vergunningvoorschrift een rekenformule op te nemen die bepaalt of nieuwe aanplant van negatieve invloed is op de molenbiotoop.

4.10.3 Conclusie

De uitvoering van het projectafwijakingsbesluit is mogelijk van invloed op de in het plangebied en in de aangrenzende gebieden aanwezige cultuurhistorische waarden. Dit betreft met name de molenbiotoop van de Keetmolen. Om te voorkomen dat de molenbiotoop verslechtert wordt daarom als vergunningvoorschrift de rekenformule opgenomen die bepaalt of nieuwe aanplant van negatieve invloed is op de molenbiotoop.

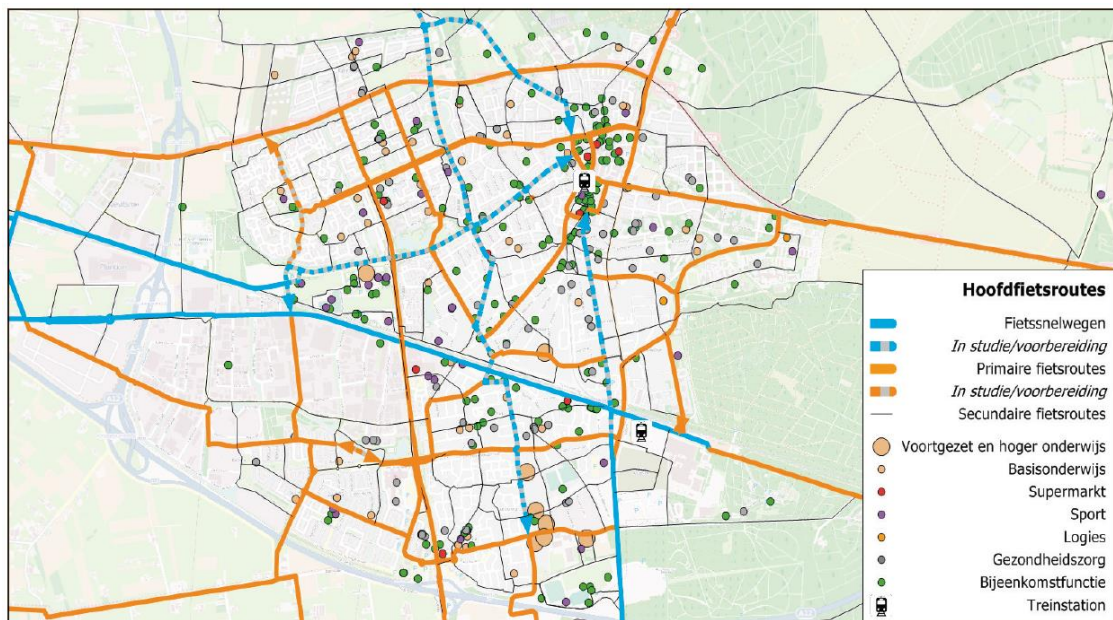
4.11 Verkeer en parkeren

4.11.1 Bestaande situatie

Het plangebied is een groenstrook wat tot voor kort in beheer en eigendom bij de Nationale Spoorweg (NS) en ProRail was. De groenstrook was voor een groot deel omgeven door een hekwerk en heeft een periode dienst gedaan als paardenwei.

4.11.2 Nieuwe situatie

De groenstrook is inmiddels door de gemeente aangekocht voor de realisatie van de snelfietsroute Ede-Veenendaal. Aan de noordzijde van de strook wordt een 4,5 meter breed fietspad gerealiseerd die in een snelle en duurzame fietsverbinding tussen (station)Ede(-Wageningen) en Veenendaal voorziet.



Afbeelding 4.6: hoofdfietsroutes

4.11.3 Conclusie

Het plan zorgt niet voor een toenemende verkeer- en parkeerdruk op de omgeving. Daarmee zorgt het aspect verkeer en parkeren niet voor belemmeringen voor de haalbaarheid van het projectafwijkingbesluit.

4.12 Geluid (wegverkeerslawaaai/Wet geluidhinder)

4.12.1. Beleid/regelgeving

Sinds het eind van de jaren zeventig vormt de Wet geluidhinder (Wgh) een belangrijk juridisch kader voor het Nederlandse geluidsbeleid. Deze wet biedt onder andere geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerslawaaai, spoorweglawaaai en industrielawaaai door middel van zonering. De Wgh is daarom sterk gelinkt aan de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Momenteel wordt gewerkt aan een grootschalige aanpassing van de Wet geluidhinder. Op 1 juli 2012 zijn de eerste wijzigingen in werking getreden en ondergebracht in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. De wijzigingen hebben uitsluitend betrekking op de aanleg en reconstructie van hoofdwegen (rijkswegen) en hoofdspoorwegen middels de systematiek van geluidproductieplafonds.

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

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

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

4.12.2 *Situatie plangebied*

Het plan maakt de aanleg van een nieuwe weg mogelijk. Aangezien deze weg een 30 km/uur-regime krijgt valt deze niet onder de werkingssfeer van de Wet geluidhinder. Gezien de beperkte verkeersintensiteit en de nabijheid van het spoor zal deze weg geen verslechtering van de geluidskwaliteit nabij woningen veroorzaken.

4.12.3 *Conclusie*

Geconcludeerd wordt dat het aspect verkeerslawaaï geen belemmering vormt voor het vaststellen van het projectafwijkingsbesluit.

4.13 *Luchtkwaliteit*

4.13.1 *Beleid/regelgeving*

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

De kritische componenten in Nederland zijn fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). De concentratie van de overige vervuulende stoffen, waaronder benzeen, lood, zwaveldioxide en koolstofoxide, bevindt zich in Nederland ruim onder de grenswaarden.

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

aan de grenswaarden. Indien nodig wordt middels maatregelen bijgestuurd om tijdig aan de normen te voldoen.

4.13.2 *Beschouwing plansituatie*

Uit de jaarlijkse monitoringsresultaten volgt dat geen overschrijdingen van de grenswaarden langs wegen binnen het grondgebied van Ede plaatsvinden. Gezien de beperkte verkeerintensiteit draagt het aan te leggen wegvak niet in betekenende mate bij aan verslechtering van de lokale luchtkwaliteit.

4.13.3 *Conclusie*

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het vaststellen van het projectafwijdingsbesluit.

4.14 *Externe veiligheid*

4.14.1 *Inleiding*

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

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Bij overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico of een significante toename dient het bevoegd gezag het groepsrisico te betrekken bij de vaststelling van het ruimtelijk besluit. Voor deze groepsrisico verantwoording is de hoogte van het groepsrisico of de toename ervan onderdeel van de afweging. Daarnaast worden factoren meegenomen zoals mogelijke bronmaatregelen ter verlaging van het risico, eventuele alternatieven, de bestrijdbaarheid van het incident en de zelfredzaamheid van de personen in het invloedsgebied. Daarvoor wordt door het bevoegd gezag advies gevraagd aan de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden (VGGM).

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

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

4.14.2 *Wettelijk kader*

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

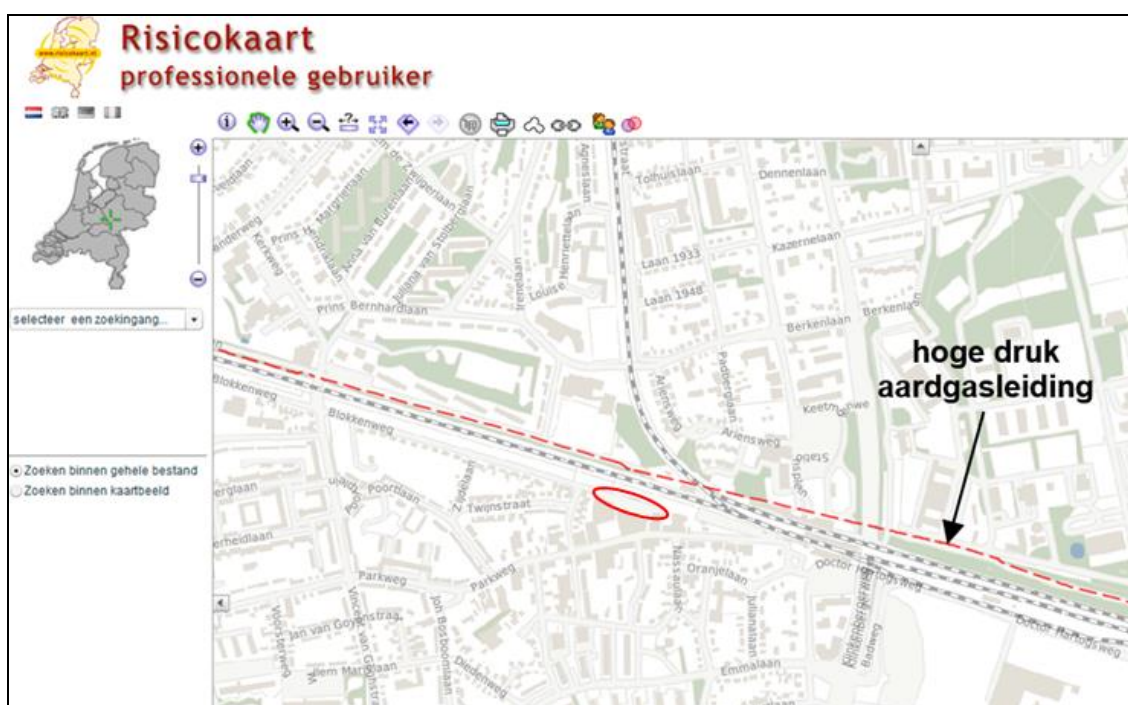
Met betrekking tot buisleidingen wordt het wettelijk kader gevormd door het Besluit externe veiligheid buisleidingen dat op 1 januari 2011 in werking is getreden.

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

4.14.3 Beschouwing plansituatie

In de directe omgeving van het plangebied ligt volgens de risicokaart van de provincie Gelderland een hoge druk aardgastransportleiding die ten noorden van en parallel aan het spoor ligt. Onderstaande figuur geeft de ligging van het plangebied en de risicobron weer.



Afbeelding 4.7: Uitsnede risicokaart Gelderland (bron: www.risicokaart.nl).

Een weg voor autoverkeer en een fietspad zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten en dragen daarmee niet bij aan het groepsrisico.

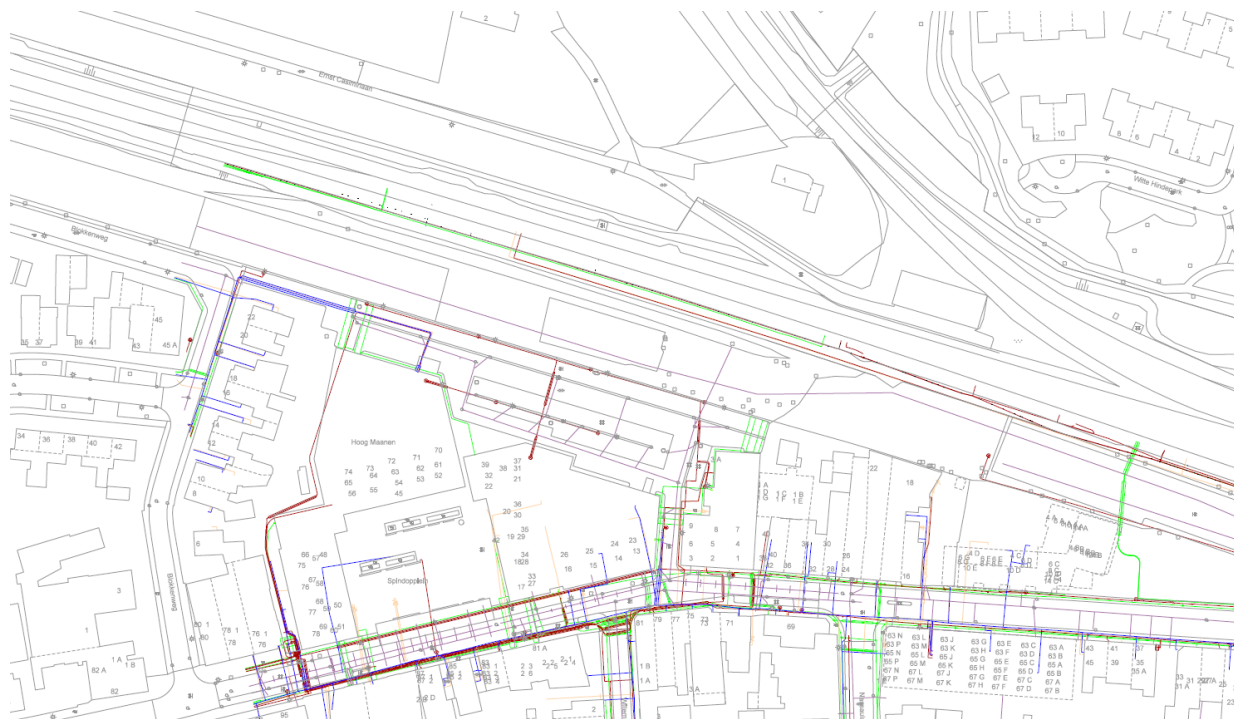
Verder vindt op het fietspad en de weg voor autoverkeer geen transport van gevaarlijke stoffen plaats. Het fietspad en de weg voor autoverkeer zijn hier namelijk niet voor ingericht. Daarnaast schrijft de werking van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen voor dat risicovol transport de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te vermijden. Alleen bestemmingsverkeer mag over binnenstedelijke wegen rijden. De nieuw aan te leggen weg en fietspad zorgen daarmee niet voor externe veiligheidsrisico's.

4.14.4 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor het vaststellen van het projectafwijakingsbesluit. Een verantwoording van het groepsrisico is niet aan de orde.

4.15 Kabels en leidingen

In de directe omgeving van het plangebied zijn geen (bovengrondse) hoogspanningsleidingen aanwezig. Rondom het plangebied bevinden zich diverse ondergrondse leidingen. In het plangebied zelf bevindt zich het ENKA-riool. Zie afbeelding.



Afbeelding 4.8: overzicht aanwezige kabels en leidingen

Ten behoeve van ontwikkelingen in het plangebied zal een KLIC-melding moeten worden ingediend voor aanvang van de werkzaamheden. Deze KLIC-melding is al ingediend. Voor het ENKA-riool wordt gemakshalve verwezen naar paragraaf 4.5.

5 Financiële uitvoerbaarheid

In de Wet ruimtelijke ordening is bepaald dat bij een projectafwijkingsbesluit het kostenverhaal moet zijn verzekerd. Het is nodig dat hiervoor een exploitatieplan wordt opgesteld, tenzij het kostenverhaal anderszins verzekerd is.

Bij de ontwikkeling van de NS-strook waarop dit besluit betrekking heeft is geen sprake van kostenverhaal. Er worden namelijk geen bouwgronden ontwikkeld en de kosten van de inrichting van de openbare ruimte wordt niet verhaald op locatieontwikkelingen. Er wordt daarom geen exploitatieplan vastgesteld.

De kosten van de aankoop van de gronden en de aanleg van het openbare gebied worden betaald uit gemeentelijke middelen. Hiervoor zijn gelden beschikbaar binnen de programmabegroting.

6 Juridische planbeschrijving

Het projectafwijkingsbesluit 'Ede, NS-strook Kop van de Parkweg' is een omgevingsvergunning waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan 'Kern Ede' (uit 1974). Door de omgevingsvergunning wordt het onderliggende bestemmingsplan 'Kern Ede' niet herzien.

7 Inspraak en overleg

7.1 Overleg met omwonenden

Op 11 juli 2018 heeft er een informatieavond plaatsgevonden, waarbij omwonenden het Voorlopig Ontwerp konden inzien. Op deze informatieavond kwam het verzoek om te onderzoeken of de ontsluitingsroute niet in twee richtingen kon worden uitgevoerd i.p.v. één richting. Dit verzoek is in een variantenstudie onderzocht. De uitkomst hiervan was dat er te weinig ruimte was om de ontsluitingsroute in twee richtingen uit te voeren, doordat een aantal bomen vanuit ecologie gehandhaafd moeten blijven en ook de functies van het snelfietspad en langsparkeren in deze strook moeten worden uitgevoerd. Ook was er geen ruimte om het gehele tracé naar het noorden uit te breiden i.v.m. het geluidsscherm langs het spoor, welke wordt gerealiseerd met vluchtdeuren, waarbij een vrije zone voor uitloop beschikbaar moet blijven.

Op woensdag 12 december 2018 heeft er een informatieavond plaatsgevonden waarbij omwonenden) het Definitieve Ontwerp konden inkijken. Op deze avond is ook terugkoppeling gegeven over de variantenstudie.

Naast de bewonersavonden hebben er vanuit omgevingsmanagement, overleggen plaatsgevonden met de stakeholders uit het gebied, zoals:

- Klankbordgroep stationsomgeving;
- Bewonersvereniging Oranjepark;
- OEZ (Ondernemersvereniging Ede Zuid);
- SME (Stichting Milieuwerkgroepen Ede);

Tijdens deze overleggen zijn de stakeholders meegenomen in de keuzes en bijbehorende afwegingen van het ontwerp en in de planningsmogelijkheden van de uitvoering. De stakeholders konden hierbij hun ideeën meegeven aan het project.

7.2 Wettelijk vooroverleg

In artikel 3.1.1. Besluit Ruimtelijke ordening is het wettelijk vooroverleg voorgeschreven. De herinrichting van het stationsgebied is in de afgelopen jaren intensief besproken met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Gelderland, ProRail en andere betrokken partners.

7.3 Zienswijzen

Het ontwerp-projectafwijakingsbesluit 'Ede, NS-strook Kop van de Parkweg' heeft van donderdag 7 februari 2019 tot en met woensdag 20 maart 2019 ter inzage gelegen. Binnen de bovengenoemde termijn zijn geen zienswijzen ingediend.

8 Handhaving

8.1 Algemeen

Het is van groot belang dat de gemeente toezicht houdt op de uitvoering van omgevingsvergunningen. Als wordt gebouwd in afwijking van de omgevingsvergunning of als de voorschriften uit de omgevingsvergunning of andere wettelijke voorschriften worden overtreden, dient daarom consistent te worden gehandhaafd.

Handhaving bestaat uit drie fasen:

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

8.2 Handhavingsprocedure

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

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

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

9 Bijlagen

1. Quicksan flora en fauna en vleermuisonderzoek NS-strook Parkweg, Hoog Maanen en Blokkenweg te Ede.