



NOTA ZIENSWIJZEN EN WIJZIGINGEN (ANONIEM)

Ontwerp-omgevingsvergunning met buitenplanse
afwijking

Noordelijke Spoorstraat 15

December 2025

Inleiding

De ontwerp-omgevingsvergunning met buitenplanse afwijking "Noordelijke Spoorstraat 15" heeft van donderdag 27 juni 2024 tot en met woensdag 7 augustus 2024 ter inzage gelegen. Op maandagavond 3 juni 2024 heeft een informatieavond plaatsgevonden in Wijkcentrum De Kolk. Op 12 december 2024 heeft er een zienswijzenoverleg plaatsgevonden. Tijdens dat overleg konden de indieners van de zienswijzen hun belangrijkste punten aangeven en raadsleden konden hierover vragen stellen. Daarna is overwogen om een nader onderzoek voor parkeren en verkeer uit te voeren.

Binnen de bovengenoemde termijn zijn 13 zienswijzen ingekomen.
De zienswijzen worden in deze nota samengevat en van een beantwoording voorzien.

Ingediende zienswijzen

1. hierna reclamant 1

Inhoud zienswijze

- 1. Teveel appartementen in relatie tot het aantal woningen*
- 2. Parkeeroverlast (te veel appartementen) in relatie tot het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein*
- 3. Te hoog complex in relatie tot de overige huizen en gebouwen in de straat. Twee verdiepingen (zoals het huidig pand) zou beter passen.*
- 4. Gezien de locatie passen sociale huurwoningen voor 55 plussers beter. De betreffende leefomgeving biedt een veilige en comfortabele leefomgeving voor ouderen en er is urgentie door vergrijzing.*

Gemeentelijke reactie

1. In de ruimtelijke onderbouwing staat in paragraaf 2.2 een beschrijving van de ontwikkeling. Hierin is de volumeopbouw, hoogteopbouw, oriëntatie en architectuur beschreven. In paragraaf 3.3 is vanuit gemeentelijk beleid de Omgevingsvisie Ede 2040 beschreven. Daarin staat dat door te bouwen aan een woonprogramma gericht op behoefte en doorstroming een bijdrage wordt geleverd aan het thema 'Leven in gezonde wijken'. De realisatie van de 30 sociale woningen levert deze bijdrage. In paragraaf 3.1 van de Omgevingsvisie gaat het over een gevarieerd woonprogramma gericht op behoefte en doorstroming. Dit plan past in een gedifferentieerd woningaanbod met betaalbare woningen voor starters. In paragraaf 3.5 van de Omgevingsvisie gaat het over compacte groei door middel van verdichting en inbreiding. In Ede stad bouwen we aan een stedelijke omgeving met hogere dichtheden en meer hoogbouw. Daarbij zetten we in op grote diversiteit in verband met de doorstroming en passende woonvormen. Dit plan past qua hoogte en type woonvorm binnen deze doelen in de Omgevingsvisie. Als uitwerking van deze Omgevingsvisie is een contourennotitie vastgesteld, als eerste stap om daadwerkelijk tot een Ontwikkelkader voor Ede-stad¹ te komen. Aan dat laatste wordt nu gewerkt. Op dit moment is de huidige stand van zaken dat het Ontwerp-Ontwikkelkader Ede-stad ter inzage ligt. De contourennotitie maakt de eerste sprong tussen de strategische Omgevingsvisie en concrete projecten. Op pagina 11 van de contourennotitie staat dat buurten met minder dan 30% sociale huur een minimum van 30% sociale huur moeten aanhouden met het uitgangspunt dit te verhogen. Het bouwplan voorziet hierin.

Gelet op de Noordelijke Spoorstraat en de directe omgeving liggen er vooral vrijstaande en twee aaneen woningen, aangevuld met maatschappelijke en gemengde functies. De bouwvolumes zijn opgebouwd uit met name reguliere, grondgebonden woningen, maar her en der in de buurt komen ook wat grotere 'bebouwing(skorrels)' voor, zoals twee kerkgebouwen en appartementengebouwen. Het perceel van de Noordelijke Spoorstraat 15 is relatief groot in vergelijking met de omliggende percelen, waardoor er ook een groter bouwvolume kan verschijnen. De 30 sociale appartementen passen in deze wat gemengde omgeving van verschillende bouwvolumes.

2. Het parkeren is getoetst aan de gemeentelijke Nota parkeernormen 2023. Hierbij merken we op dat de toetsing hetzelfde is als onder de Nota parkeernormen 2025. In de ruimtelijke onderbouwing is in paragraaf 4.11 Verkeer en parkeren toegelicht. Aanvullend is het zo dat in beginsel het parkeren op eigen terrein opgelost moet worden. Zoals in de paragraaf voor parkeren is aangegeven komen er 26 parkeerplaatsen op eigen terrein. Meer ruimte is er niet. Dit heeft ook te maken met het groene karakter van het Zwarte Laantje. Het parkeren kan verder opgelost worden in de openbare ruimte. Om

¹ De contourennotitie en het ontwikkelkader voor Ede-stad zijn beschreven op de website van Ede: [Ede-Stad in ontwikkeling | Gemeente Ede](#)

dat te motiveren is een nader parkeer- en verkeersonderzoek uitgevoerd door Goudappel in november 2025, zie [bijlage 1](#). Het onderzoek richtte zich met name op het onderbouwen van de parkeerbehoefte in de openbare ruimte. De conclusie van het rapport is dat er een parkeerbehoefte van 34 parkeerplaatsen is. Met 26 parkeerplaatsen op eigen terrein, blijven er 8 parkeerplaatsen over in de openbare ruimte. Binnen 100, danwel 200 meter van de planlocatie is voldoende restcapaciteit aanwezig om die parkeerbehoefte van 8 plaatsen op te vangen.

Wat betreft de verkeersgeneratie is het een 30 km/u weg en die kan ongeveer maximaal 3.000 voertuigen per etmaal verwerken. Het parkeer- en verkeersonderzoek toont aan dat er een afname plaatsvindt van de verkeersbewegingen. Reden voor deze afname is dat we kijken naar de situatie vanuit de functie die er kan zitten. Hiermee treden er geen verkeerskundige knelpunten op in de Noordelijke Spoorstraat danwel de omgeving van het plangebied.

3. De maximale bouwhoogte voor de Noordelijke Spoorstraat 15 vanuit het momenteel geldende bestemmingsplan 'Arnhemseweg eo' bedraagt 9 meter. De bouwhoogte van omliggende panden bedraagt veelal maximaal 10 meter. Het plan voor de Noordelijke Spoorstraat 15 heeft 1 bouwlaag meer dan de directe omgeving. Deze extra bouwlaag bevindt zich in de kap en loopt niet in één lijn (verticaal) omhoog. De knik naar het schuine dakvlak ligt daardoor op circa 9 meter en zorgt voor een subtielere overgang naar de omliggende percelen. Onder zienswijze 1, punt 1 is aangegeven dat vanuit de Omgevingsvisie Ede 2040 verdichting, hoogbouw en diversiteit van belang zijn. Het gebouw is daardoor wat hoger dan de directe omgeving, maar passend in deze stedelijke omgeving. Om het gebouw aansluiting te geven op de directe omgeving, zijn de volgende punten van belang:

- het gebouw ligt aan het deel van de Noordelijke Spoorstraat waar het profiel van de weg wat breder is, waardoor dit volume en deze hoogte zich hier kan verdragen;
- het gebouw is ten opzichte van het eerdere ontwerp iets smaller (ongeveer 1,2 meter) geworden. Hierdoor is er nog iets meer lucht tussen de verschillende bebouwing gekomen;
- Door nieuwere regelgeving is de verdiepingshoogte hoger dan de veelal oudere bebouwing in de omgeving.
- het gebouw meer afstand tot de perceelgrens heeft dan het gebouw dat er nu staat. Het huidige gebouw staat op ongeveer 2,5 meter van de zuidoostelijke perceelgrens en dat wordt ongeveer 4,3 meter (zie [bijlage 2a](#)). Aan de noordwestelijke perceelgrens staat het huidig gebouw ongeveer tussen 2,1 en 2,5 meter en dat wordt ongeveer 4,3 meter (zie [bijlage 2b](#) en [2c](#)). Hieruit volgt dat het huidige gebouw ongeveer 26,5 meter breed is en het nieuwe gebouw afgerond ongeveer 23,6 meter;
- het gebouw springt iets terug wat betreft totale massa aan de voorzijde, waardoor er ook wat meer lucht is. Zie de tekening daarvoor in paragraaf 2.2 van de ruimtelijke onderbouwing. Het gebouw volgt de Noordelijke Spoorstraat met de kromming in de weg.
- het appartementengebouw manifesteert zich als één gebouw, maar is bewust opgedeeld in 4 wat kleinere 'kopgevels' die van elkaar verschoven zijn. Hierdoor voegt het zich ruimtelijk beter in de omgeving. De knik in de weg en de tweezijdige oriëntatie (richting Noordelijke Spoorstraat en Zwarte Laantje) zorgen voor het toepassen van rooilijnverspringingen en geleding van het volume. Ook worden volumes in de omgeving vaak beëindigd met een kap, wat ook bij de 4 kopgevels is toegepast. Visueel wordt de goot ook wat verder naar beneden getrokken, waardoor het dakmateriaal beter in beeld komt. Ondanks dat het wordt toegepast op een verticaal gevelvlak, kan dit in de beleving wel gaan aanvoelen als een wat 'gedrukker', en dus kleiner, volume.

Als aanvulling hierop staat in de eerder aangegeven contourennotitie vanaf pagina 19 een toelichting en motivering voor hoogbouw. In Ede volgen we het principe 'Onder de bomen - tussen de bomen - boven de bomen', conform de Omgevingsvisie. Uitgaande van een gemiddelde etagehoogte van 3 meter, spreken we in Ede over laagbouw ('onder de bomen') bij 1, 2 of 3 bouwlagen; over middelhoogbouw ('tussen de bomen') in geval van 4 t/m 7 bouwlagen en over hoogbouw ('boven de bomen') voor 8 bouwlagen of meer. Dit plan valt met zijn hoogte en bouwlagen 'tussen de bomen' en is aan te merken als 'middelhoogbouw'. Met deze middelhoogbouw kunnen we inwoners een voldoende en passende woonruimte bieden. In Ede bestaat de woningvoorraad in 2024 voor 67% uit eengezinswoningen. Deze middelhoogbouw biedt kansen om voor verschillende doelgroepen nieuwe woningen te voorzien.

4. In de ruimtelijke onderbouwing is in paragraaf 3.1.3 beargumenteerd dat er behoefte is aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Hier is aangegeven dat er gemeentelijk, regionaal en landelijk zeer veel behoefte is aan woningen in het sociale huursegment. Deze behoefte blijft de komende jaren sterk aanwezig. In de volgende beleidsstukken van Ede is dit ook opgenomen:

- In het bestuursakkoord 2022-2026 is opgenomen dat er meer betaalbare woningen moeten komen. Daarom moet minimaal 30% van de nieuwbouw sociale huurwoningen zijn.

- In de beleidsregel prijsgrenzen en woningbouwprogrammering 2024 is vastgelegd dat bij plannen van minimaal 10 woningen minimaal 30% uit sociale huurwoningen moet bestaan.

- In de Woondeal met onder meer het Rijk en provincie is afgesproken dat we 30% sociale huurwoningen realiseren. Dat komt neer op bijna 2100 sociale huurwoningen in 2022-2030.

Bovenstaande beleidsstukken en afspraken zijn nodig, omdat de vraag naar sociale huurwoningen blijft stijgen en daarmee ook het aantal reacties per woning en de wachttijd.

De woningen worden gelijkvloers met lift en daarmee ook geschikt voor senioren. De woningen kregen geen label, in die zin dat een bepaalde groep voorrang heeft. Alle doelgroepen, dus ook senioren, kunnen reageren op deze woningen. Deze woningen uitsluitend voor senioren beschikbaar stellen is geen goede invulling. In de sociale huur zijn er al relatief veel woningen met een zogenaamd 55+ label en dat is relatief meer dan de omvang van deze doelgroep. De 55+ personen hebben daardoor de kortste wachttijden van alle leeftijdsgroepen en het aantal reacties is per aangeboden woning het kleinst voor seniorenwoningen. Voor de doorstroming is het wel goed dat de woningen geschikt zijn voor senioren. Senioren die willen doorstromen naar een gelijkvloerse woning hebben de mogelijkheid met dit plan. De derde verdieping is hier bijvoorbeeld zeker geschikt voor, want de bvo's (bruto vloeroppervlakte) liggen daar rond de 100m² bvo. Senioren hebben meestal behoefte aan een iets ruimer appartement.

Conclusie

De zienswijze is deels gegrond voor het onderdeel verkeer. Voor het overige is het ongegrond. De zienswijze leidt tot aanpassing van de omgevingsvergunning met het parkeer- en verkeersonderzoek en paragraaf 4.11 van de ruimtelijke onderbouwing over 'Verkeer en Parkeren'.

2. hierna reclamant 2

Inhoud zienswijze

- 1. De beoogde hoogte van het te bouwen complex is t.o.v. de huidige bebouwing te hoog en doet afbreuk aan het straatbeeld. De huidige hoogte dient uitgangspunt te zijn voor de maximale hoogte.*
- 2. Het complex komt te ver naar voren, waardoor het straatbeeld erg smal zal worden.*
- 3. De parkeermogelijkheden zijn beperkt waarbij rekening gehouden moet worden met de bestaande kerk en tandartspraktijk. Bij de informatieavond werd geopperd dat er geparkeerd kon worden op nummer 10, maar dat is prive grond.*
- 4. In verband met verkeersveiligheid dienen er snelheid beperkende maatregelen te komen, waarbij gedacht kan worden aan 30 km per uur of auto te gast.*

Gemeentelijke reactie

1. Zie de reactie in zienswijze 1 onder punten 1 en 3. Daar is aangegeven hoe het gebouw zich verhoudt tot de omgeving. Onder punt 3 is specifiek ingegaan op de hoogte en aangegeven hoe het gebouw aansluit op de omgeving.
 2. Het gebouw is in lijn met de naastgelegen bebouwingsopzet. In paragraaf 2.2 van de ruimtelijke onderbouwing is dat aangegeven. Onder het kopje volumeopbouw is aangegeven dat het gebouw de rooilijn volgt van naastgelegen bebouwing en de knik in de weg volgt. Daarmee volgt het gebouw de voorzijden van de naastgelegen bebouwing. Zie verder ook de reactie op zienswijze 1, onder punt 3.
 3. Privé grond maakt geen onderdeel uit van de openbare ruimte voor parkeren. Privé grond komt dus niet in aanmerking voor openbaar parkeren.
- Voor het toekomstig bouwplan hoeft geen rekening te worden gehouden met eventueel bestaande tekorten aan parkeerplaatsen in de omgeving. Eventuele parkeertekorten voor de tandarts of voor de kerk worden niet in de parkeerberekening voor dit plan meegenomen. Het toekomstig bouwplan is niet verantwoordelijk daarvoor. Zie verder de motivering voor parkeren in zienswijze 1, onder punt 2 en specifiek voor de kerk in zienswijze 12. Hieruit blijkt met een rapport over 'Parkeer- en verkeersonderzoek' (zie [bijlage 1](#)) uit november 2025 dat er voor parkeren en de verkeersbewegingen geen belemmeringen zijn.
4. In de Noordelijke Spoorstraat is al sprake van een zone van 30km/u en in de bocht van de straat zit een drempel. Bij de gemeente zijn geen geregistreerde ongevallen bekend in de Noordelijke Spoorstraat. De snelheid in deze straat is daarbij ook beperkt. Uit onze gegevens blijkt dat van alle weggebruikers 85% niet harder rijdt dan 35km/u. Ook met de toevoeging van verkeersbewegingen van het toekomstig bouwplan, blijft de Noordelijke Spoorstraat verkeersveilig. Zie hiervoor verder de beantwoording van zienswijze 1, onder punt 2.

Conclusie

De zienswijze is deels gegrond voor het onderdeel verkeer. Voor het overige is het ongegrond. De zienswijze leidt tot aanpassing van de omgevingsvergunning met het parkeer- en verkeersonderzoek en paragraaf 4.11 van de ruimtelijke onderbouwing over 'Verkeer en Parkeren'.

3. hierna reclamant 3

Inhoud zienswijze

- 1. Reclamanten hebben in principe geen bezwaar tegen de plannen, mits deze proportioneel passen. Het huidige plan is niet geschikt voor deze straat, die niet is berekend of ingericht op een dergelijk grootschalig project. Het plan is onacceptabel vanwege de omvang, hoogte, opzet en negatieve gevolgen voor de bewoners.*
- 2. De voorgestelde toegangsweg is onacceptabel, omdat deze dagelijks gebruikt zal worden voor meer dan 50 auto's. Dit leidt tot een ongezonde en onveilige situatie. De smalle toegangsweg zorgt voor een gevaarlijke situatie voor ouders, kinderen en bezoekers. Daarbij wordt het notarieel vastgelegde recht van overpad genegeerd.*
- 3. De punten onder 2 zijn te voorkomen met alternatieven. Door een kleine wijziging in de situering van het appartementengebouw is een alternatieve ontsluiting aan de zijkant mogelijk. Daarnaast kan een ondergrondse parkeergarage een oplossing bieden.*
- 4. Er ontstaat een ernstige aantasting van de privacy doordat deze gedeeld moet worden met minimaal 11 appartementen vanaf de balkons en zijramen.*
- 5. Het uitzicht van de tuin wordt ernstig aangetast door de bergingen die ver boven de huidige erfafscheiding uitsteken.*
- 6. Door de hoogte wordt naast het aantasten van het uitzicht aan de zuidzijde een groot deel van het zonlicht weggenomen en wordt de opbrengst van de zonnepanelen gereduceerd. In het voor- en najaar zal er extra schaduw ontstaan.*
- 7. Door de aanzienlijke toename van het aantal bewoners ontstaat er een tekort van 12 parkeerplaatsen. Dit staat in contrast met de gemeentelijke norm van 85 procent bezetting van de openbare parkeerplaatsen. In de huidige situatie is al sprake van grote parkeeroverlast. Dit zal leiden tot gevaarlijkere omstandigheden en de bereikbaarheid. Dit betreft bereikbaarheid voor bewoners, bezoekers, bezorgdiensten, gemeentereiniging en hulpdiensten.*
- 8. Er is geen enkele garantie afgegeven dat er geen schade of overlast voor reclamant ontstaat door de bouwwerkzaamheden en dat de straat op geen enkele wijze geblokkeerd gaat worden tijdens de bouw. Het is belangrijk dat de toegangsweg niet gebruikt zal worden voor de aanlevering van machines en bouwmaterialen.*
- 9. Door de plannen vermindert de waarde van de woning. De plannen dienen zo aangepast te worden dat er van waardevermindering geen sprake meer is.*

Gemeentelijke reactie

- 1. Zie de reactie in zienswijze 1 onder punten 1 en 3 waarin wordt ingegaan op de omvang en hoogte in relatie tot de omgeving. Daar is aangegeven hoe het gebouw zich verhoudt tot de omgeving. Onder punt 3 is specifiek ingegaan op de hoogte en aangegeven hoe het gebouw aansluit op de omgeving.*
- 2. De breedte van de toegangsweg is ongeveer 3,64 meter breed en dat is bijvoorbeeld breed genoeg ten aanzien van de eisen vanuit de brandweer dat een weg minimaal 3,5 meter breed moet zijn. Het is daarbij een toegangsweg voor een parkeerterrein waardoor er geen mix van allerlei soorten verkeer is. De Noordelijke Spoorstraat kan de extra verkeersbewegingen aan. Zie daarvoor het rapport in bijlage 1 over 'Parkeer- en verkeersonderzoek' van november 2025. Zie verder de beantwoording van zienswijze 1, onder punt 2.*
- 3. De twee voorgestelde aanpassingen zijn financieel niet haalbaar. Indien het gebouw versmalt zou worden om een toegangsweg te realiseren direct naast het gebouw, zorgt dat voor een aanzienlijke verkleining van het gebouw. Dit betekent dat er minder woningen gerealiseerd kunnen worden. Hiermee wordt het een financieel onhaalbaar plan. Dit geldt ook voor een ondergrondse parkeergarage. Een ondergrondse parkeergarage is een dure investering voor dit kleinschalige project met sociale huurwoningen. Nog los of een ondergrondse parkeergarage ruimtelijk gezien mogelijk is, is dit niet mogelijk omdat er hiermee een financieel onhaalbaar plan ontstaat.*

4. Bij het ontwerp van het gebouw is rekening gehouden met inkijk en privacy. Dit staat in paragraaf 2.2 van de ruimtelijke onderbouwing onder 'Architectuur'. De balkons van het gebouw zijn ingekapseld. Op deze manier is er minder directe inkijk in de tuinen en woningen van omwonenden. Het woongedeelte van het gebouw is daarnaast gericht op de noordoost en zuidwest ligging. Terwijl de woningen aan de noordwest en zuidoostkant van het gebouw liggen. De voor- en achtergevels van het gebouw hebben veel glas, maar de zijgevels niet. De zijgevels zijn meer gesloten met kleine ramen. Daarbij zijn in het ontwerp geen dakkappen meegenomen. Zie hierdoor de tekeningen die bij de omgevingsvergunning voor het bouwen zitten. Om dit ook in de toekomst te waarborgen zal een voorschrift in de omgevingsvergunning opgenomen worden dat de balkons enkel in de voor- en achtergevel mogen komen en als deze met de bouw ingekapseld zijn, dit ook zo blijft.
5. De bergingen zijn volgens de tekeningen bij de omgevingsvergunning 3 meter hoog. Dit betekent dat als we een schutting pakken die gemiddeld genomen maximaal 2 meter hoog is, de bergingen daar 1 meter bovenuit komen. In een stedelijke omgeving is een hoogte van 3 meter voor een berging zelfs een relatief lage hoogte. Ter vergelijking kunnen bijgebouwen bij een woonbestemming tot maximaal 5 meter hoog zijn.
6. Vanuit de woning van nummer 11 zijn er alleen ramen op de benedenverdieping. Deze kijken vooral uit op de naastgelegen woning van nummer 13. Vanuit de tuin is er richting het zuiden zicht op het toekomstig gebouw. Het toekomstig gebouw staat met de kortste afstand op ongeveer 12 meter van de tuin van woning nummer 11. Naar de woning is de kortste afstand ongeveer 26,5 meter. In een stedelijke omgeving is een afstand van 12 en 26,5 meter tussen respectievelijk tuin en woningbouw een redelijke afstand. Dit geldt ook voor eventuele schaduwwerking. Er is geen sprake van hoogbouw zoals aangegeven onder de reactie op zienswijze 1, punt 3. Gelet op de nokhoogte van het toekomstig gebouw van 14,6 meter en de afstand van ongeveer 12 meter en 26,5 meter een redelijke afstand ten aanzien van eventuele schaduwwerking voor zonnepanelen.
7. Voor de planlocatie is een 'Parkeer- en verkeersonderzoek' in november 2025 uitgevoerd, zie bijlage 1. Dit onderzoek concludeert dat er een parkeerbehoefte 34 parkeerplaatsen is. Met 26 parkeerplaatsen op eigen terrein, blijven er 8 parkeerplaatsen over in de openbare ruimte. Binnen 100, danwel 200 meter van de planlocatie is voldoende restcapaciteit aanwezig om die parkeerbehoefte van 8 plaatsen op te vangen. Zie verder de beantwoording van zienswijze 1, onder punt 2.
8. De bouwwerkzaamheden betreffen uitvoeringsaspecten die geen rol spelen bij het bestemmingsplan. De bouwwerkzaamheden behoren tot de normale maatschappelijke ontwikkeling van de stad Ede. De wetgever verplicht bouwers om bij de voorbereiding van de bouw onderzoek te doen naar eventuele hinder die de bouw veroorzaakt. In hoofdstuk 8 van het Bouwbesluit staan regels over bouw- en sloopwerkzaamheden. Daar staat dat bepaalde maatregelen zoals veiligheid, geluid, trilling of stof op aanwijzing van het bevoegd gezag in een veiligheidsplan vastgelegd moeten worden. Om dit te borgen zullen we een voorschrift over het indienen van een veiligheidsplan opnemen in de omgevingsvergunning.
9. Voor de planvorming is gekeken naar haalbaarheid van het plan zelf, maar ook naar de omgeving. In hoeverre het gebouw past in deze stedelijke omgeving is toegelicht in de reactie op zienswijze 1, onder punt 1. Het gebouw is een normale, maatschappelijke ontwikkeling op deze plek. De functie naar wonen past goed op deze plek met veelal woningen in de directe omgeving. Omvorming van (leegstaande) panden naar wonen is een ruimtelijke ontwikkeling die in de stad gebruikelijk is. Als er al sprake is van waardevermindering voor omliggende woningen, dat is dat niet van dusdanige omvang dat dat uit verhouding is met de huidige waarde van de woningen. Kortom er bestaat geen aanleiding voor de verwachting dat eventuele waardevermindering zo groot zal zijn dat daaraan een groter gewicht had moeten toegekend.

Conclusie

De zienswijze is deels gegrond voor het onderdeel verkeer, privacy en bouwwerkzaamheden. Voor het overige is het ongegrond. De zienswijze leidt tot aanpassing van de omgevingsvergunning met het parkeer- en verkeersonderzoek, paragraaf 4.11 van de ruimtelijke onderbouwing over 'Verkeer en Parkeren' en het opnemen van voorschriften over privacy en bouwwerkzaamheden.

4. hierna reclamant 4

Inhoud zienswijze

1. De huidige bebouwing is bescheiden. In het voorgestelde plan neemt de bebouwing enorm toe, zowel in oppervlakte als in hoogte. Er komt een enorm bouwvolume van 4 bouwlagen hoog, zelfs hoger dan het torentje van het naastliggende kerkgebouw. Vanuit de ramen in de zijgevel hebben de bewoners van de bovenste twee verdiepingen straks rechtstreeks uitzicht op de tuin van reclamant waardoor de privacy wordt geschaad.

2. De huidige parkeerdruk is al hoog in de straat. Bezoekers en werknemers van winkels in het centrum parkeren gratis in de straat. Volgens het parkeerbeleid van gemeente Ede mag de maximale bezetting van openbare parkeerplaatsen niet boven de 85% uitkomen. Dat percentage wordt nu al regelmatig overschreden. Daarbij komt ook nog het bezoekersparkeren van het kerkgebouw. Het is verbazend dat medewerking wordt verleend aan een bouwplan dat 12 parkeerplaatsen te kort komt. Waar 28 plaatsen nodig zijn voor bewoners en 9 voor bezoekers, zijn er slechts 25 parkeerplaatsen.

De toegangsweg is lang en smal en de bewoners zullen dan eerder geneigd zijn te parkeren op openbare parkeerplaatsen.

De Noordelijke Spoorstraat is enkel met de auto vanaf de Larixlaan te bereiken. Doordat de Noordelijke Spoorstraat dagelijks wordt gebruikt als fietsroute voor ouders en kinderen voor scholen en de bevoorrading van nummer 7a, is de verwachting dat er problemen komen met de verkeersveiligheid als het volume van het verkeer straks verdrievoudigt.

3. Door de bouw van het appartementencomplex is de verwachting dat er verkeers- en geluidsoverlast optreedt. De rust in de straat die er nu is, is juist de meerwaarde en dat gaat weg.

4. Reclamant vreest voor de monumentale beuken in het zwarte laantje door graafwerkzaamheden waardoor de wortels van bomen onherstelbaar beschadigen. De eekhoorn en vleermuizen verdwijnen mogelijk.

5. Reclamanten worden geconfronteerd met een te hoog appartementencomplex en een verdrievoudiging van woningen met een vrees voor waardevermindering en woongenot, verlies van flora en fauna, nog meer parkeerdruk, meer onveilige situaties, geluidsoverlast en verlies van rust die nu aanwezig is in de straat.

6. Reclamant voelt zich in de steek gelaten en niet serieus genomen door de gemeente, wethouder en ontwikkelaar Klomp. Dit is versterkt door de informatieavond waar informatie zou worden verstrekt en ruimte zou zijn voor vragen. De informatieverstrekking is achterwege gebleven en ook een voorstelronde. De beloofde bewonersparticipatie van de gemeente is met deze informatie avond een vroege dood gestorven.

7. Het voorliggende plan is te groot en massaal met de rest van de straat. Wel zien reclamanten een mogelijkheid voor een appartementencomplex met 2 woonlagen met senioren woningen of het eerdere plan of hofje met 16 grondgebonden senioren woningen.

Gemeentelijke reactie

1. Zie de reactie op zienswijze 1, onder punt 1 en 3. Daar is aangegeven hoe het gebouw zich verhoudt tot de omgeving. Onder punt 3 is specifiek ingegaan op de hoogte en aangegeven hoe het gebouw aansluit op de omgeving. Voor inkijk en privacy zie de reactie onder zienswijze 3, punt 4. Aanvullend geldt voor de woning met nummer 23 dat er tussen hun woning en het nieuwe gebouw een kerkgebouw staat. Dit neemt enigszins het zicht weg van het nieuwe gebouw.

2. Voor de planlocatie is een 'Parkeer- en verkeersonderzoek' in november 2025 uitgevoerd, zie [bijlage 1](#). Dit onderzoek concludeert dat er een parkeerbehoefte van 34 parkeerplaatsen is. Met 26 parkeerplaatsen op eigen terrein, blijven er 8 parkeerplaatsen over in de openbare ruimte. Binnen 100, danwel 200 meter van de planlocatie is voldoende restcapaciteit aanwezig om die parkeerbehoefte van 8 plaatsen op te vangen. Zie verder de beantwoording van zienswijze 1, onder punt 2 en specifiek voor de kerk in zienswijze 12.

3. Eerder is al aangegeven op welke manier het nieuwe gebouw past in de omgeving en straat. Zie de reactie op zienswijze 4, onder punt 1. De huidige functies van het perceel voor het toekomstig gebouw zijn Kantoor en Bedrijf. Voor Bedrijf geldt dat het moet voldoen aan de 'Staat van bedrijfsactiviteiten'. De grootste afstand voor bedrijven is 30 meter. In plaats van Kantoor en Bedrijf komt er een appartementencomplex voor woningbouw terug. Deze functie is passend in de omgeving met veelal woningen in de directe omgeving. De bouw van het gebouw zelf is van tijdelijke aard en is geen reden om als weigering te gebruiken. Eventuele tijdelijke overlast vanuit verkeer of geluid maakt onderdeel uit van het bouwen, zeker in een stedelijke omgeving.

4. Voor natuur en specifiek bomen staat een motivering in de ruimtelijke onderbouwing. In hoofdstuk 4.6 staat natuur beschreven. Dit is gedaan aan de hand van een uitgevoerde quickscan voor natuur, die als bijlage zit bij de ruimtelijke onderbouwing. De vleermuizen en eekhoorn zijn daar onder meer

onderzocht. De conclusie is dat er geen aantasting van het leefgebied plaatsvindt. Voor de bomen is in hoofdstuk 4.16 een motivering gegeven. Dit is gedaan aan de hand van een 'Bomeneffectanalyse'. In de ruimtelijke onderbouwing is dat veelal afgekort met de term 'BEA'. Vanuit deze uitgevoerde BEA is het plan akkoord onder voorbehoud van een aantal voorwaarden die staan genoemd in hoofdstuk 4.16. Deze voorwaarden zijn opgenomen als voorschrift in de omgevingsvergunning. Daarbij zullen we een verduidelijking van het voorschrift toevoegen over het opstellen van een werkplan in verband met de effecten van het bouwplan zoals vermeld in de Bomen Effect Analyse.

5. Dit punt is een verzameling van onderdelen die eerder zijn aangegeven. De hoogte en toename van het aantal woningen is aangegeven in een reactie op deze zienswijze onder punt 1, voor waardevermindering zie de reactie op zienswijze 3 onder punt 9, flora en fauna is aangegeven in punt 4 van deze zienswijze, geluidsoverlast en rust is aangegeven in punt 3 van deze zienswijze en voor verkeer is in deze zienswijze onder punt 2 een reactie gegeven.

6. Jammer om te horen hoe u de informatieavond van 3 juni 2024 hebt ervaren. De informatieavond van 3 juni 2024 was bedoeld om de omgeving te informeren over het plan en om reacties op te halen uit de omgeving. De informatieavond was vrijblijvend waarbij er gelegenheid was om langs tekeningen van het plan te lopen en om vragen te stellen. In hoofdstuk 5.3 van de ruimtelijke onderbouwing is aangegeven hoe en welke overleggen met de omgeving zijn geweest.

7. In eerste instantie is door initiatiefnemer een plan ingediend voor 16 woningen. Het aangevraagde gebouw met 30 woningen is qua volume en hoogte gelijk aan het eerdere plan voor 16 woningen. Dit plan met 16 woningen is destijds positief ontvangen door de buurt. Het plan dat nu voorligt is dus enkel aangepast qua aantal woningen. Dat plan is dus geen beter alternatief met eenzelfde resultaat. U geeft daarnaast aan dat een appartementencomplex met 2 woonlagen beter past. Een dergelijk plan met twee woonlagen geeft de mogelijkheid om ongeveer 15 woningen te realiseren. Als we hierbij uitgaan van 30% sociale woningbouw levert dat een negatief financieel resultaat op.

Conclusie

De zienswijze is deels gegrond voor het onderdeel verkeer en bomen. Voor het overige is het ongegrond. De zienswijze leidt tot aanpassing van de omgevingsvergunning met het parkeer- en verkeersonderzoek en paragraaf 4.11 van de ruimtelijke onderbouwing over 'Verkeer en Parkeren' en een verduidelijking van het voorschrift in de omgevingsvergunning over het opstellen van een werkplan ten aanzien van de bomen.

5. hierna reclamant 5

Inhoud zienswijze

1. Het perceel bevindt zich in een gebied met een aantal woningen en kleinschalige kantoor- en gemengde functies. De toevoeging van het appartementengebouw in vier lagen past duidelijk niet in het gebied;

2. In het Zwarte Laantje zijn beschermingswaardige en monumentale bomen aanwezig. Uit de stukken blijkt niet of er ook getoetst is aan de ruimtelijke relevante wet- en regelgeving en gemeentelijk beleid voor deze bomen;

3. Bij de ter inzage gelegde stukken is een door initiatiefnemer gemaakt stuk toegevoegd, waaruit blijkt dat het telefonisch zou zijn besproken met omwonenden. Er is aangegeven dat er met cliënte telefonisch contact zou zijn opgenomen. Dit is niet op deze manier gebeurd en heeft niet plaatsgevonden. De ontwikkelaar stond opeens voor de deur.

4. Uit de stukken blijkt dat de parkeerplaatsen onvoldoende zijn en ook in openbaar gebied geparkeerd moet worden. Het boomadviesbureau heeft geadviseerd om 2 parkeerplekken aan de achterzijde te laten vervallen in verband met een monumentale beuk. Hiermee wordt niet voldaan aan het voorschrift in de regels van artikel 3 over parkeren.

Uit de onderbouwing volgt dat er onvoldoende ruimte is. De parkeerdruk op de omgeving in de openbare ruimte zal een groot probleem worden. Daarbij staat in het jaarverslag van de commissie bezwaarschriften over 2023 dat de parkeerdruk in het centrum van Ede te hoog is;

5. De verkeersdoorstroming is nu al niet optimaal en op momenten verkeersonveilig. Er rijdt verkeer van de marktvishandel, auto's (bak)fietsen en er is maar aan 1 kant een trottoir. Er zijn tijden dat het druk is met auto's van kerkgangers, zo druk dat er geen ambulance of brandweerwagen door zou kunnen.

6. Naast de woning van reclamant is een ontsluiting voorzien van 30 appartementen. Dit zal de woon- en leefomgeving op onevenredige wijze aantasten. Dit geldt ook voor de hoogte van het gebouw en de ramen en balkons zoals opgenomen in de tekening.

7. Het plangebied lijkt niet goed bereikbaar voor hulpdiensten gelet op de ruimte in relatie tot het aantal bergingen.
8. Voor zover bekend zijn er geen maatregelen opgenomen om te voorkomen dat bij sloop en bouw de aanwezige vleermuizen worden gedood of verwond.
9. Links onderin het hoekje voor de tuin van cliënte staat een GF+e zuil ingetekend alsmede een ondergrondse container. Daar staat o.a. een waardevolle beuk.
10. Ter dekking van de plankosten moet een anterieure overeenkomst gesloten worden. Dat lijkt niet gebeurd en is het plan niet uitvoerbaar.
11. Hoe gaat de uitvoering geschieden en hoe wordt rekening gehouden met de veiligheid, hinder en gezondheidsrisico's tijdens de sloop en bouwen? Er komt ook nog een omgevingsvergunning voor sloop?
12. Mocht het project uitgevoerd worden, dan is het verzoek om een vooropname te laten verrichten.

Gemeentelijke reactie

1. Zie de reactie in zienswijze 1 onder punten 1 en 3. Daar is aangegeven hoe het gebouw zich verhoudt tot de omgeving. Onder punt 3 is specifiek ingegaan op de hoogte en aangegeven hoe het gebouw aansluit op de omgeving.
2. Zie de reactie in zienswijze 4, onder punt 4. Daar is ingegaan op de bomen, beleid en uitkomsten van een uitgevoerde 'Bomeneffectanalyse'.
3. Uw reactie bespraken wij met de initiatiefnemer. De initiatiefnemer geeft aan dat de notulen van de buurtgesprekken een juist beeld geven van wat er besproken is. In eerste instantie is toen een plan besproken met 16 luxe koopappartementen. Na een overleg met initiatiefnemer en gemeente is later het plan aangepast naar sociale woningbouw zoals in het aangevraagde plan. De adviseur van de initiatiefnemer is toen persoonlijk bij de woning nummer 13 langs gegaan. Het plan zoals dat nu voorligt is toen met u besproken. De adviseur van de initiatiefnemer is 3 keer bij reclamant langs geweest, waarbij de laatste keer op 24 januari 2024 is geweest. Het is jammer dat er verschil is van inzicht in hoe de communicatie is verlopen.
4. Voor de planlocatie is een 'Parkeer- en verkeersonderzoek' in november 2025 uitgevoerd, zie [bijlage 1](#). Dit onderzoek concludeert dat er een parkeerbehoefte 34 parkeerplaatsen is. Met 26 parkeerplaatsen op eigen terrein, blijven er 8 parkeerplaatsen over in de openbare ruimte. Binnen 100, danwel 200 meter van de planlocatie is voldoende restcapaciteit aanwezig om die parkeerbehoefte van 8 plaatsen op te vangen. Zie verder de beantwoording van zienswijze 1, onder punt 2. De 2 parkeerplaatsen aan de achterzijde zijn vervallen en op dit punt is het advies van het boomadviesbureau opgevolgd. Zie [bijlage 3](#) voor de uitvoeringstekening waarop dit is te zien.
5. In het genoemde 'Parkeer- en verkeersonderzoek' zijn ook de verkeersbewegingen onderzocht in hoofdstuk 3. Dit onderzoek toont aan dat er een afname plaatsvindt van de verkeersbewegingen. Reden voor deze afname is dat we kijken naar de situatie vanuit de functie die er kan zitten. Hiermee treden er geen verkeerskundige knelpunten op in de Noordelijke Spoorstraat danwel de omgeving van het plangebied.
6. Zoals blijkt uit punt 5 van deze zienswijze, neemt het aantal verkeersbewegingen af met deze planontwikkeling. Er is geen reden om aan te nemen dat de woonomgeving van reclamant daardoor onevenredig aangetast wordt. Daarbij passen deze verkeersbewegingen in deze woonomgeving. Ten aanzien van de hoogte van het gebouw en de ramen en balkons is een antwoord gegeven in de reactie op zienswijze 1, onder punt 1 en 3. Aanvullend is in de reactie op zienswijze 3, punt 4 aangegeven hoe rekening is gehouden met inkijk en privacy.
7. In zienswijze 3, punt 2 zijn we al ingegaan op de breedte van de weg en hulpdiensten die hiervan gebruik kunnen maken. De weg is voldoende breed voor hulpdiensten. De bergingen hebben geen invloed op het in- en uitrijden van hulpdiensten voor deze inrit.
8. Voor de vleermuizen is in de reactie in zienswijze 4, punt 4 al ingegaan op de vleermuizen. Dit punt is onderzocht en voor de vleermuizen is geen nader onderzoek nodig.
9. In de uitvoeringstekening is dit inderdaad zo ingetekend. Hier hebben we naar gekeken en de locatie van de containers is iets aangepast in verband met de ruimte die nodig is om de containers te legen. Zie [bijlage 3](#) voor de aangepaste uitvoeringstekening.
10. Voor deze planvorming is tussen gemeente en initiatiefnemer een anterieure overeenkomst gesloten in mei / juni 2024. In paragraaf 5.2 van de ruimtelijke onderbouwing passen we aan dat de anterieure overeenkomst is gesloten en wanneer dat is gebeurd.
11. Zie de reactie in zienswijze 3 onder punt 8 over onder meer de veiligheid bij het bouwen. Voor wat betreft een omgevingsvergunning voor sloop. Voor de bestaande gebouwen is geen sloopvergunning nodig. Er is een sloopmelding ingediend en op 3 mei 2023 geaccepteerd.
12. Zie de reactie in zienswijze 3 onder punt 8 over onder meer de veiligheid bij het bouwen.

Conclusie

Deze zienswijze is deels gegrond voor het onderdeel verkeer, de containers en uitvoerbaarheid met de anterieure overeenkomst. Voor het overige is het ongegrond. De zienswijze leidt tot aanpassing van de omgevingsvergunning met het parkeer- en verkeersonderzoek, paragraaf 4.11 van de ruimtelijke onderbouwing over 'Verkeer en Parkeren', de uitvoeringstekening voor de containers en paragraaf 5.2 over de anterieure overeenkomst.

6. hierna reclamant 6

Inhoud zienswijze

1. *Belangrijk pijnpunt is de parkeerdruk. Bij de 30 huurappartementen komen er slechts 18 parkeerplekken op het terrein. Om een aantal redenen loopt de parkeerdruk overdag op:*
 - *de Noordelijke Spoorstraat wordt gebruikt als gratis parkeerplek voor mensen die in het centrum moeten betalen*
 - *De Oud-Gereformeerde kerk aan de Noordelijke Spoorstraat 19 zorgt voor een hoge parkeerdruk twee keer per etmaal op zon- en feestdagen.*
 - *Het bedrijf gevestigd op nummer 7a komt elke dag met verschillende vrachtwagens en grote aanhangers door de straat gereden. Het helpt niet dat de straat eenrichtingsverkeer is. Daarnaast heeft ook de tandartspraktijk naast nummer 10 parkeerruimte langs de straat nodig.*
2. *De hoogte is een tweede pijnpunt. In de plannen is sprake van 4 woonlagen. Dat schaadt de privacy van de direct aangrenzende woningen omdat de bovenste verdiepingen rechtstreeks in woonkamers en slaapkamers kijken. Ten tweede past een dergelijk hoogbouw niet in het straatbeeld.*

Gemeentelijke reactie

1. Voor de planlocatie is een 'Parkeer- en verkeersonderzoek' in november 2025 uitgevoerd, zie bijlage 1. Dit onderzoek concludeert dat er een parkeerbehoefte van 34 parkeerplaatsen is. Met 26 parkeerplaatsen op eigen terrein, blijven er 8 parkeerplaatsen over in de openbare ruimte. Binnen 100, danwel 200 meter van de planlocatie is voldoende restcapaciteit aanwezig om die parkeerbehoefte van 8 plaatsen op te vangen. Zie verder de beantwoording van zienswijze 1, onder punt 2 en specifiek voor de kerk in zienswijze 12.
2. Ten aanzien van de omvang en hoogte is een reactie gegeven in zienswijze 1, onder punt 1 en 3. Ten aanzien van inkijk en privacy is een reactie gegeven in zienswijze 3, onder punt 4.

Conclusie

De zienswijze is deels gegrond voor het onderdeel verkeer. Voor het overige is het ongegrond. De zienswijze leidt tot aanpassing van de omgevingsvergunning met het parkeer- en verkeersonderzoek en paragraaf 4.11 van de ruimtelijke onderbouwing over 'Verkeer en Parkeren'.

7. hierna reclamant 7

Inhoud zienswijze

1. *De nieuwe woningen zijn dichtbij het spoor gepland en daardoor kan trillinghinder ontstaan als gevolg van treinverkeer. Reclamant verzoekt om het aspect trillinghinder te onderzoeken en af te wegen. De conclusies uit het trillinghinderonderzoek kunnen uitgebreid worden opgenomen in een aparte paragraaf 'Trillingen' in de toelichting.*

Gemeentelijke reactie

1. Het punt van trillinghinder was inderdaad niet meegenomen in de ruimtelijk onderbouwing. Er is alsnog een trillingsonderzoek uitgevoerd. Deze wordt toegevoegd aan de ruimtelijke onderbouwing. Daarbij is hoofdstuk 4.17 ingevoegd in de ruimtelijke onderbouwing hierover. De conclusie van het onderzoek is dat de trillingen in het geplande gebouw (ruimschots) voldoen aan de streefwaarden uit het beoordelingskader.

Conclusie

De zienswijze is gegrond. De zienswijze leidt tot aanpassing van de omgevingsvergunning. Het trillingsonderzoek voegen we als bijlage toe en in de ruimtelijke onderbouwing voegen we hoofdstuk 4.17 over trillingshinder.

8. hierna reclamant 8

Inhoud zienswijze

1. Reclamant heeft een tandartsenpraktijk aan de Noordelijke Spoorstraat 8. Reclamant vernam dat de parkeerruimte van perceel Noordelijke Spoorstraat 10 bij deze praktijk zou horen. Dat is niet het geval. Er is eerder afgesproken dat er drie maatschappelijke parkeerplekken gereserveerd zouden blijven rechts van de praktijk. Kunt u garanderen dat deze 3 maatschappelijke parkeerplekken voor de tandartsenpraktijk gereserveerd blijven?

Gemeentelijke reactie

1. In de reactie op zienswijze 2, punt 3 is al ingegaan op het parkeren van Noordelijke Spoorstraat 10. Ons is niets bekend van een afspraak over 3 maatschappelijke parkeerplekken. Plekken die vallen in de openbare ruimte zijn voor iedereen toegankelijk. Het is niet zo dat bepaalde plekken voor 1 bepaalde functie zijn gereserveerd. Er staat geen bord in de straat dat hierop een uitzondering maakt.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van de omgevingsvergunning.

9. hierna reclamant 9

Inhoud zienswijze

- 1. Er komt parkeeroverlast. Er komen teveel appartementen in verhouding tot het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein.*
- 2. Het appartementencomplex wordt te hoog. Het telt 4 verdiepingen en komt daarmee boven de kerk uit;*
- 3. Er komen teveel appartementen. De straat telt nog geen 10 huizen. Er zou het 3voudige aantal aan appartementen bij komen. Het woongenot in de straat gaat dan aanzienlijk naar beneden.*
- 4. Senioren woningen zouden beter in de straat en omgeving passen.*

Gemeentelijke reactie

1. Voor de planlocatie is een 'Parkeer- en verkeersonderzoek' in november 2025 uitgevoerd, zie bijlage 1. Dit onderzoek concludeert dat er een parkeerbehoefte van 34 parkeerplaatsen is. Met 26 parkeerplaatsen op eigen terrein, blijven er 8 parkeerplaatsen over in de openbare ruimte. Binnen 100, danwel 200 meter van de planlocatie is voldoende restcapaciteit aanwezig om die parkeerbehoefte van 8 plaatsen op te vangen. Zie verder de beantwoording van zienswijze 1, onder punt 2. Parkeeroverlast is daarmee op grond van dit onderzoek niet te verwachten. In zienswijze 1, onder punt 1 is beschreven dat de 30 appartementen passend zijn op deze plek en omgeving.
2. Zie de reactie in zienswijze 1 onder punten 1 en 3. Daar is aangegeven hoe het gebouw zich verhoudt tot de omgeving. Onder punt 3 is specifiek ingegaan op de hoogte en aangegeven hoe het gebouw aansluit op de omgeving.
3. Zie de reactie in zienswijze 1 onder punt 1. Hier is beschreven hoe het nieuwe gebouw zich verhoudt tot de omgeving.
4. Zie de reactie in zienswijze 1, onder punt 4. Daar is al beschreven hoe dit plan zich verhoudt tot senioren woningen.

Conclusie

Deze zienswijze is deels gegrond voor het onderdeel verkeer. Voor het overige is het ongegrond. De zienswijze leidt tot aanpassing van de omgevingsvergunning met het parkeer- en verkeersonderzoek en paragraaf 4.11 van de ruimtelijke onderbouwing over 'Verkeer en Parkeren'.

10. hierna reclamant 10

Inhoud zienswijze

- 1. De Noordelijke Spoorstraat is een rustige straat met een beperkt aantal woningen, maar kampt al met aanzienlijke parkeerdruk. Deze druk wordt veroorzaakt door bezoekers en werknemers van*

winkels uit het centrum die hier gratis parkeren. Volgens de parkeerberekeningen zijn 28 parkeerplaatsen nodig voor bewoners en 9 voor bezoekers, terwijl er slechts 25 parkeerplaatsen zijn voorzien, wat resulteert in een tekort van 12 plaatsen.

2. Voor het bedrijf van reclamant is de bereikbaarheid van cruciaal belang. Reclamant maakt zich zorgen over de impact van de bouw en de latere bewoning en bereikbaarheid van zijn bedrijf. De nieuwbouw komt vrij ver vooraan op het perceel te staan, en de benodigde werkruimte en afzetting met bouwhekken zullen de doorgang verder belemmeren.

3. Reclamant wenst dringend de garantie te krijgen dat de weg tijdens de bouw niet wordt afgesloten, zodat de leveranciers en verkoopwagens zonder belemmeringen toegang hebben tot het bedrijf van reclamant.

4. Na oplevering wordt verwacht dat de straat ten noorden van nummer 15 zodanig vol geparkeerd zal staan dat het moeilijk wordt ook met grote voertuigen het bedrijf te bereiken. Dit probleem bestaat nu al sporadisch, maar zal aanzienlijk verergeren met de komst van extra bewoners en bezoekers. Dit kan leiden tot conflicten en beperkingen van het bedrijf van reclamant.

5. Reclamant vreest samenvattend voor problemen met de bevoorrading en bereikbaarheid van zijn bedrijf en voor de verstoring van het komen en gaan van de marktkramen. Reclamant is niet tegen de ontwikkeling, maar het huidige plan is te groot en te massaal voor deze locatie. Reclamant verzoekt de garantie te krijgen dat de Noordelijke Spoorstraat tijdens de bouw niet wordt afgesloten.

Gemeentelijke reactie

1. Voor de planlocatie is een 'Parkeer- en verkeersonderzoek' in november 2025 uitgevoerd, zie bijlage 1. Dit onderzoek concludeert dat er een parkeerbehoefte van 34 parkeerplaatsen is. Met 26 parkeerplaatsen op eigen terrein, blijven er 8 parkeerplaatsen over in de openbare ruimte. Binnen 100, danwel 200 meter van de planlocatie is voldoende restcapaciteit aanwezig om die parkeerbehoefte van 8 plaatsen op te vangen. Zie verder de beantwoording van zienswijze 1, onder punt 2.

2. Zie de reactie in zienswijze 3 onder punt 8 over onder meer de veiligheid bij het bouwen.

3. Zie de reactie in zienswijze 3 onder punt 8 over onder meer de bouwwerkzaamheden in relatie tot de omgeving.

4. In het genoemde 'Parkeer- en verkeersonderzoek' zijn ook de verkeersbewegingen onderzocht in hoofdstuk 3. Dit onderzoek toont aan dat er een afname plaatsvindt van de verkeersbewegingen. Hiermee treden er geen verkeerskundige knelpunten op in de Noordelijke Spoorstraat danwel de omgeving van het plangebied.

5. Zie voorgaande punten van deze zienswijzen over de bereikbaarheid en veiligheid bij bouwen. Voor wat betreft de inpasbaarheid van dit plan op deze plek staat een reactie daarop in zienswijze 1, onder punt 1.

Conclusie

Deze zienswijze is deels gegrond voor het onderdeel verkeer en bouwveiligheid. Voor het overige is het ongegrond. De zienswijze leidt tot aanpassing van de omgevingsvergunning met het parkeer- en verkeersonderzoek, paragraaf 4.11 van de ruimtelijke onderbouwing over 'Verkeer en Parkeren' en het opnemen van een voorschrift voor de bouwwerkzaamheden.

11. hierna reclamant 11

Inhoud zienswijze

1. De Noordelijke Spoorstraat is een rustige straat met een beperkt aantal woningen, maar kampt met een aanzienlijke parkeerdruk. Dit probleem wordt verergerd door bezoekers en werknemers van winkels uit het centrum die hier gratis parkeren. De parkeerdruk zal toenemen. Volgens de parkeerberekeningen zijn 28 parkeerplaatsen nodig voor bewoners en 9 voor bezoekers, terwijl er slechts 25 parkeerplaatsen zijn voorzien, wat resulteert in een tekort van 12 plaatsen. De parkeerdruk wordt zo verder verhoogd en veroorzaakt problemen voor de bewoners.

2. De huidige bebouwing op deze locatie is bescheiden, met laagbouw en deels twee lagen hoog, terugliggend op het perceel. Het nieuwe plan voorziet in een bouwvolume van 4 bouwlagen, aanzienlijk hoger dan de huidige grens van maximaal 9 meter en overschrijdt de grenzen van het huidige bouwvlak. Dit massieve bouwvolume is niet in verhouding met de bestaande omgeving.

3. De bovenste twee verdiepingen hebben rechtstreeks zicht op de slaapkamer van reclamant, wat de privacy ernstig schaadt.

4. *Reclamant verwacht problemen met de bereikbaarheid van hun huis tijdens de bouwperiode, wat de dagelijkse activiteiten en leefkwaliteit negatief zal beïnvloeden.*
5. *Reclamant is verontrust over de weergave van het 'Buurtgesprek ontwikkeling Noordelijke Spoorstraat' als bijlage bij het huidig plan. Dit schept de indruk dat omwonenden instemmen met het huidig plan van 30 appartementen, terwijl verschillende burens aangeven dat zij hierover geen contact hebben gehad met de ontwikkelaar en niet blij zijn met de huidige ontwikkeling.*
6. *Het voorgestelde plan is te groot en massaal voor deze locatie. Dertig nieuwe appartementen in een straat met twaalf woningen is disproportioneel. Reclamant verwacht ernstige parkeerproblemen en een verslechtering van de privacy. De bouwmassa overschrijdt daarbij de huidige, toegestane bouwhoogte, wat voor extra schaduw en hinder zal zorgen. Reclamant geeft aan dat een eerder plan voor 16 grondgebonden woningen beter zou passen en minder problemen veroorzaakt voor de bewoners.*

Gemeentelijke reactie

1. Voor de planlocatie is een 'Parkeer- en verkeersonderzoek' in november 2025 uitgevoerd, zie bijlage 1. Dit onderzoek concludeert dat er een parkeerbehoefte van 34 parkeerplaatsen is. Met 26 parkeerplaatsen op eigen terrein, blijven er 8 parkeerplaatsen over in de openbare ruimte. Binnen 100, danwel 200 meter van de planlocatie is voldoende restcapaciteit aanwezig om die parkeerbehoefte van 8 plaatsen op te vangen. Zie verder de beantwoording van zienswijze 1, onder punt 2.
2. Zie de reactie in zienswijze 1 onder punten 1 en 3 waarin wordt ingegaan op de omvang en hoogte in relatie tot de omgeving.
3. Zie over inkijk en privacy de reactie gegeven in zienswijze 3, punt 4. Aanvullend is het zo dat uw woning zit op ongeveer ruim 55 meter van het toekomstig gebouw. Tussen uw woning en het toekomstig gebouw zitten 3 woningen. In een stedelijke omgeving is een afstand van ruim 55 meter een aanzienlijke afstand. We begrijpen dat u graag bestaand uitzicht en privacy behoudt, maar in een stedelijke omgeving als deze zijn ruimtelijke ontwikkelingen gebruikelijk. Hierbij is enige hinder vanuit privacy onderdeel van ruimtelijke ontwikkelingen. Gelet op de afstand en tussenliggende bebouwing is deze hinder kleinschalig van aard. Een ernstige aantasting van privacy is niet aan de orde.
4. Zie de reactie in zienswijze 3 onder punt 8 over onder meer de veiligheid bij het bouwen.
5. Zie de reactie in zienswijze 5 onder punt 3. Aanvullend kunnen we aangeven dat het volume van dat plan iets groter was en de bouwhoogte was gelijk aan het plan dat als ontwerp ter inzage is gelegd.
6. Zie voorgaande punten. Voor wat betreft een plan met 16 grondgebonden woningen is in zienswijze 4, onder punt 7 een reactie gegeven. Onze reactie geeft aan dat het eerdere plan met 16 woningen geen beter alternatief is met eenzelfde resultaat.

Conclusie

Deze zienswijze is deels gegrond voor het onderdeel verkeer. Voor het overige is het ongegrond. De zienswijze leidt tot aanpassing van de omgevingsvergunning met het parkeer- en verkeersonderzoek en paragraaf 4.11 van de ruimtelijke onderbouwing over 'Verkeer en Parkeren'.

12. hierna reclamant 12

Inhoud zienswijze

1. *Het gebouw met 30 appartementen is te groot en belastend voor de buurt met name wat betreft verkeer en parkeren. Planvorming met bijvoorbeeld 16 appartementen zou beter passend zijn in deze omgeving en kan ook rekenen op meer draagvlak in de buurt.*
2. *Vanaf 1993 is er klinkerbestrating en riolering aangebracht tussen de boogde nieuwbouw en de kerk. De bekostiging en het onderhoud doet de kerk en er staat een hek om dit deel af te sluiten. Aan deze kant van de kerk zit een ingang naar de consistorie en een vluchtroute-uitgang bij calamiteiten. Reclamant ziet graag dat deze situatie gehandhaafd blijft.*
3. *Het parkeren voor de diensten vindt momenteel plaats op de ruimte van het te ontwikkelen project. Dit betekent dat voor de diensten op zondag en doordeweekse dagen de parkeerdruk zal toenemen. Reclamant ziet graag dat er parkeergelegenheid gerealiseerd wordt langs de Noordelijke Spoorstraat, om frustraties te voorkomen. Daarbij is het aantal parkeerplaatsen bij het nieuwbouw object minder dan het aantal te realiseren appartementen. Dit versterkt de zorg dat er toename zal zijn van parkeerdruk.*

4. De afwikkeling van verkeer op de Noordelijke Spoorstraat kent een inrijverbod vanaf de Beukenlaan. Reclamant verzoekt, voor verdere belasting, er een eenrichtingsweg van te maken, waarbij ingereeden kan worden vanaf de Larixlaan. In combinatie met voorgaand punt kan dit de afhandeling van verkeer verbeteren.

Gemeentelijke reactie

1. Zie de reactie in zienswijze 1 onder punten 1 en 3 waarin wordt ingegaan op de omvang en hoogte in relatie tot de omgeving. Voor wat betreft een plan met 16 grondgebonden woningen is in zienswijze 4, onder punt 7 een reactie gegeven. Onze reactie geeft aan dat het eerdere plan met 16 woningen geen beter alternatief is met eenzelfde resultaat. Ten aanzien van verkeer is voor de planlocatie is een 'Parkeer- en verkeersonderzoek' in november 2025 uitgevoerd, zie bijlage 1. Dit onderzoek concludeert dat er een parkeerbehoefte van 34 parkeerplaatsen is. Met 26 parkeerplaatsen op eigen terrein, blijven er 8 parkeerplaatsen over in de openbare ruimte. Binnen 100, danwel 200 meter van de planlocatie is voldoende restcapaciteit aanwezig om die parkeerbehoefte van 8 plaatsen op te vangen. Zie verder de beantwoording van zienswijze 1, onder punt 2.

2. De ruimte tussen het toekomstig gebouw en de kerk is op grond van de uitvoeringstekening (zie bijlage 3) ongeveer 6,7 meter. In deze ruimte komt een haag. De ruimte tussen de haag en de kerk is ongeveer 2,4 meter. Deze 2,4 meter geeft voldoende ruimte als vluchtroute aan de noordwest kant van de kerk.

3. Voor het parkeren hebben we bij reclamant navraag gedaan voor de diensten van de kerk. Dit is meegenomen in het 'Parkeer- en verkeersonderzoek'.

De diensten op zondag en donderdag vinden plaats op momenten dat er geen parkeerbehoefte van bezoekers voor het centrum is. De overige diensten zijn slechts op enkele momenten in het jaar en geven een tijdelijke en uitzonderlijke parkeerdruk. Zie verder de beantwoording van zienswijze 1, onder punt 2 voor parkeren en zienswijze 5, onder punt 5 voor het aantal verkeersbewegingen.

4. Vanaf de Beukenlaan is het inderdaad verboden om de Noordelijke Spoorstraat in te rijden. Enkel (brom)fietsers zijn hiervan uitgezonderd. Er geldt daarmee al een eenrichtingsweg voor verkeer dat van buiten de Noordelijke Spoorstraat wenst in te rijden. Dit heeft te maken met de spoorwegovergang. De Noordelijke Spoorstraat is een belangrijke route voor fietsers heen en weer. De uitzondering voor (brom)fietsers heffen we daarom niet op. Overigens kunnen bewoners wel in twee richtingen wegrijden vanuit de Noordelijke Spoorstraat. De onderzoeken voor parkeren en de verkeersgeneratie, zie de beantwoording van zienswijze 1 onder punt 2, geven geen beeld van verkeersonveilige situaties of een situatie waarbij er veel verkeer te verwachten is. Het is daarmee niet nodig om er een gehele eenrichtingsstraat van te maken.

Conclusie

Deze zienswijze is deels gegrond voor het onderdeel verkeer. Voor het overige is het ongegrond. De zienswijze leidt tot aanpassing van de omgevingsvergunning met het parkeer- en verkeersonderzoek en paragraaf 4.11 van de ruimtelijke onderbouwing over 'Verkeer en Parkeren'.

13. hierna reclamant 13

Inhoud zienswijze

1. Het gebouw is in strijd met de verschillende aspecten van het huidig straatbeeld. Hierdoor doet het afbreuk aan de esthetiek en historisch karakter van de omgeving.

2. Het is in strijd met de geldende bestemmingsplan en kan leiden tot een negatieve invloed op de waarde van de omliggende woningen.

3. Het appartementengebouw zal uit 4 woonlagen bestaan. Daardoor komt het gebouw boven de nokhoogte van het hoogste gebouw in de straat, namelijk de kerk.

4. In het gedeelte van de Noordelijke Spoorstraat staan er slechts 8 woningen. Er komen teveel woningen bij. In de Kolkakkerbuurt zijn 36 appartementen gerealiseerd op 116 woningen.

5. Er komt onvoldoende parkeergelegenheid, wat zal leiden tot congestie en een gebrek aan parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

6. De verkeersdrukte en daarbij horende verkeersoverlast zal significant toenemen en de veiligheid van spelende kinderen kan niet meer gewaarborgd worden.

7. De huizen die direct aan de toegangsweg voor de bergingen en parkeerplaatsen van het complex staan, zal de overlast meer dan exponentieel toenemen. Daarbij is de weg ontoereikend om dienst te doen als toegangsweg.

8. Een alternatief is om het aantal appartementen te verminderen. Maak ruimte voor vrijstaande woningen of 2-onder-1 kapwoningen.
9. Maak ondergrondse parkeermogelijkheden.
10. Reclamanten zijn van mening dat er alternatieve locaties zijn die beter geschikt zijn voor de bouw van sociale huurwoningen.

Gemeentelijke reactie

1. Zie de reactie in zienswijze 1 onder punten 1 en 3 waarin wordt ingegaan op de omvang en hoogte in relatie tot de omgeving.
2. Zie de reactie in zienswijze 3 onder punt 9 waarin wordt ingegaan op de waardevermindering van de woningen.
3. Zie de reactie in zienswijze 1 onder punt 3 waarin wordt ingegaan op de hoogte in relatie tot de omgeving.
4. Zie de reactie in zienswijze 1 onder punt 1 waarin wordt ingegaan op de omvang in relatie tot de omgeving.
5. Voor de planlocatie is een 'Parkeer- en verkeersonderzoek' in november 2025 uitgevoerd, zie bijlage 1. Dit onderzoek concludeert dat er een parkeerbehoefte van 34 parkeerplaatsen is. Met 26 parkeerplaatsen op eigen terrein, blijven er 8 parkeerplaatsen over in de openbare ruimte. Binnen 100, danwel 200 meter van de planlocatie is voldoende restcapaciteit aanwezig om die parkeerbehoefte van 8 plaatsen op te vangen. Zie verder de beantwoording van zienswijze 1, onder punt 2.
6. In het genoemde 'Parkeer- en verkeersonderzoek' zijn ook de verkeersbewegingen onderzocht. Dit onderzoek toont aan dat er een afname plaatsvindt van de verkeersbewegingen. Hiermee treden er geen verkeerskundige knelpunten op in de Noordelijke Spoorstraat danwel de omgeving van het plangebied. Er is geen reden om aan te nemen dat de woonomgeving en veiligheid van reclamant danwel spelende kinderen daardoor onevenredig aangetast wordt. Daarbij passen deze verkeersbewegingen in deze woonomgeving.
7. Zie de reactie in zienswijze 4 onder punt 3 waarin wordt ingegaan op de toekomstige ontwikkeling in relatie tot de omgeving. De toegangsweg is ongeveer 3,64 meter breed en dat is bijvoorbeeld breed genoeg ten aanzien van de eisen vanuit de brandweer dat een weg minimaal 3,5 meter breed moet zijn. Twee auto's kunnen elkaar niet passeren, maar wel een auto en fiets. Als twee auto's elkaar tegengesteld willen passeren, zal dus 1 voertuig moeten wachten.
8. Eerder is al ingegaan op alternatieve plannen die in andere zienswijzen zijn aangegeven. Op een vermindering van het aantal appartementen is een reactie gegeven in zienswijze 4 onder punt 7. Voor wat betreft een andere woningtype is in zienswijze 1 onder punt 4 aangegeven bij de bouw van minimaal 10 woningen 30% moet bestaan uit sociale woningbouw. Indien er een plan komt met een mix van sociale en niet sociale woningen, betekent dat het volgende. De niet sociale woningen hebben een groter vloeroppervlak, waardoor er van dat type minder woningen kunnen komen. Een dergelijk programma leidt tot een negatief financieel resultaat.
9. Zie de reactie in zienswijze 3 onder punt 3 waarin wordt ingegaan op een ondergrondse parkeergarage.
10. Zoals al opgemerkt in deze zienswijze onder punt 8 is een toevoeging van sociale woningbouw een verplichting vanaf 10 woningen. Sociale woningbouw moet daarmee in dit soort plannen verwerkt worden. Daarbij is het in stedelijk gebied zoals dit een passende ontwikkeling dat sociale woningbouw plaatsvindt. Het is daarmee geen alternatief om geen sociale woningbouw op deze locatie te realiseren.

Conclusie

Deze zienswijze is deels gegrond voor het onderdeel verkeer. Voor het overige is het ongegrond. De zienswijze leidt tot aanpassing van de omgevingsvergunning met het parkeer- en verkeersonderzoek en paragraaf 4.11 van de ruimtelijke onderbouwing over 'Verkeer en Parkeren'.

Conclusie

Naar aanleiding van de zienswijzen passen we deels de omgevingsvergunning aan. De zienswijzen zijn deels gegrond voor een aantal punten, zie onderstaand. Verder zijn er drie ambtelijke wijzigingen die ook onderstaand zijn benoemd. Voor het overige, overgrote deel zijn de zienswijzen ongegrond en blijft de omgevingsvergunning in stand.

Naar aanleiding van de zienswijzen wijzigen we de omgevingsvergunning op de volgende onderdelen:

- Het 'Parkeer- en verkeersonderzoek' van november 2025 voegen we toe als bijlage 11 en paragraaf 4.11 over 'Verkeer en Parkeren' passen we daarop aan in de ruimtelijke onderbouwing.
- Het trillingsonderzoek voegen we toe als bijlage 12 en paragraaf 4.17 voegen we in als toelichting op dit onderzoek in de ruimtelijke onderbouwing.
- De uitvoeringstekening voegen we toe als bijlage 13 van de ruimtelijke onderbouwing waarop de aanpassingen staan voor de 2 vervallen parkeerplaatsen conform advies boomadviesbureau. Hierop staat ook de gewijzigde plek van de afvalcontainers. Hiervoor passen we paragraaf 2.2 aan van de ruimtelijke onderbouwing.
- Een verduidelijking van het voorschrift in de omgevingsvergunning over het opstellen van een werkplan in verband met de effecten van het gehele bouwplan (inclusief containers en trafogebouw) op de bomen zoals onder meer vermeld in de Bomen Effect Analyse.
- Een voorschrift in de omgevingsvergunning over dat balkons uitsluitend in de voor- en achtergevel mogen komen en als deze met de bouw ingekapseld zijn, dit ook zo blijft.
- Een voorschrift in de omgevingsvergunning over een vastgesteld veiligheidsplan.
- Paragraaf 5.2 van de ruimtelijke onderbouwing ten aanzien van de uitvoerbaarheid met de anterieure overeenkomst.

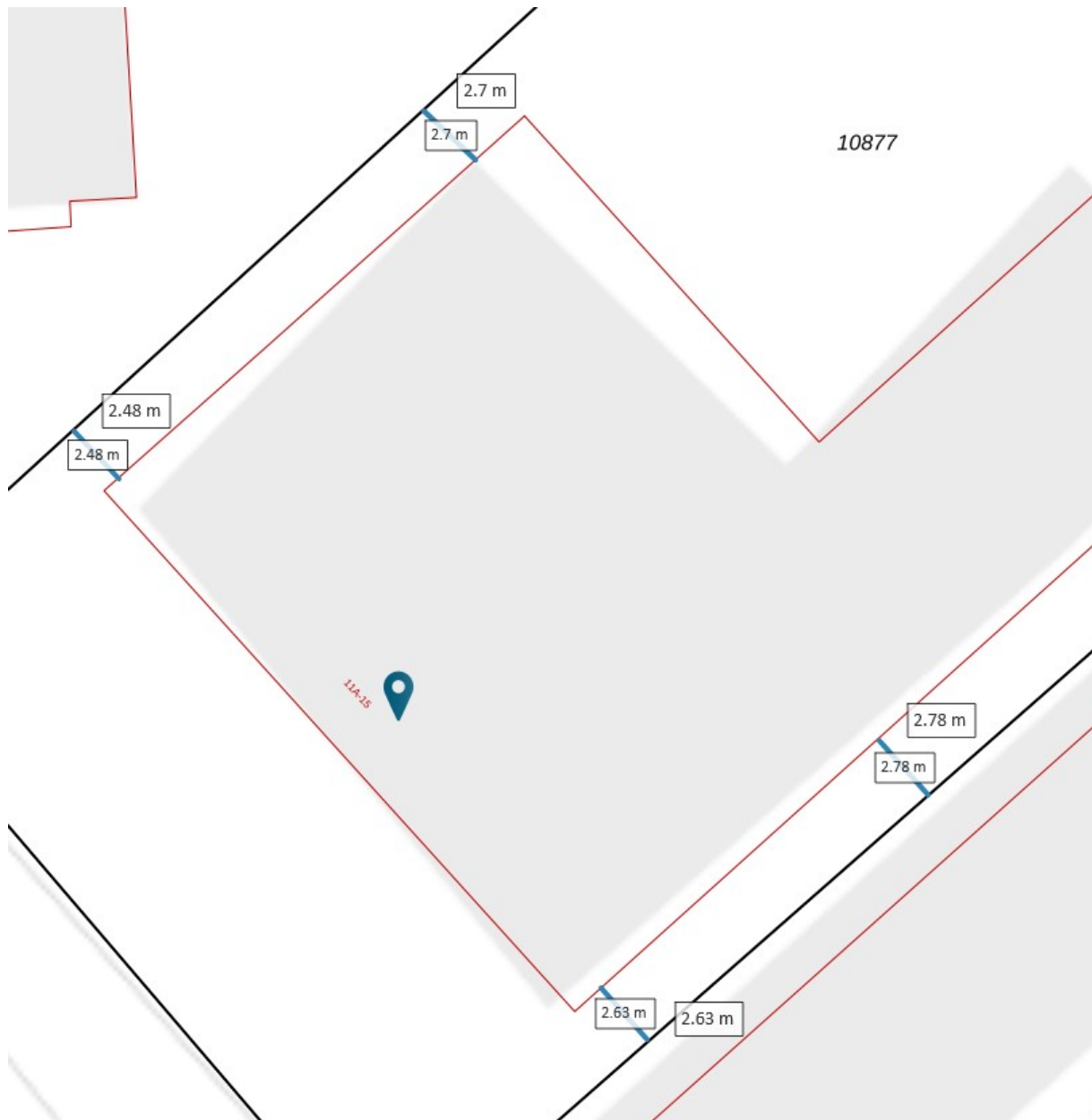
Ambtelijk wijzigen we de omgevingsvergunning op de volgende onderdelen:

- De uitvoeringstekening, zoals ook al bovenstaand aangegeven, wijzigen we ook ten aanzien van een transformatorgebouw voor de stroomvoorziening en passen we paragraaf 4.15 van de ruimtelijke onderbouwing hierop aan.
- Voor het plan is een geactualiseerde stikstofberekening uitgevoerd in april 2025. Hieruit blijkt dat er geen belemmering is. Paragraaf 4.6 vullen we daarop aan en de geactualiseerde berekening voor stikstof voegen we toe als bijlage 14.
- Tekstuele aanpassingen zoals een aanpassing van de inhoudsopgave en de toevoeging van hoofdstuk 7 Externe bijlagen.

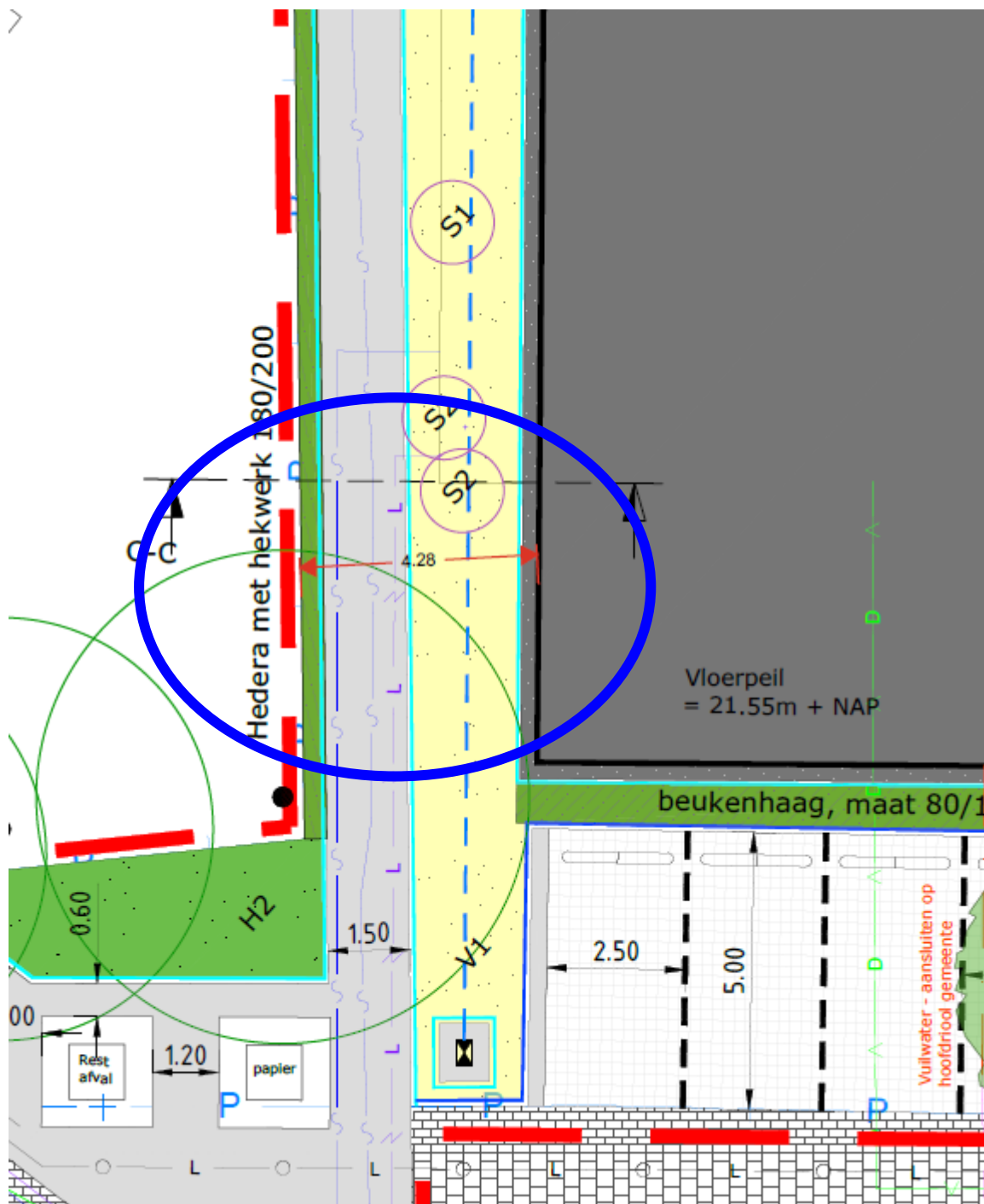
Bijlage 1 - Parkeer- en verkeersonderzoek Noordelijke Spoorstraat 15 Ede

Zie externe bijlage.

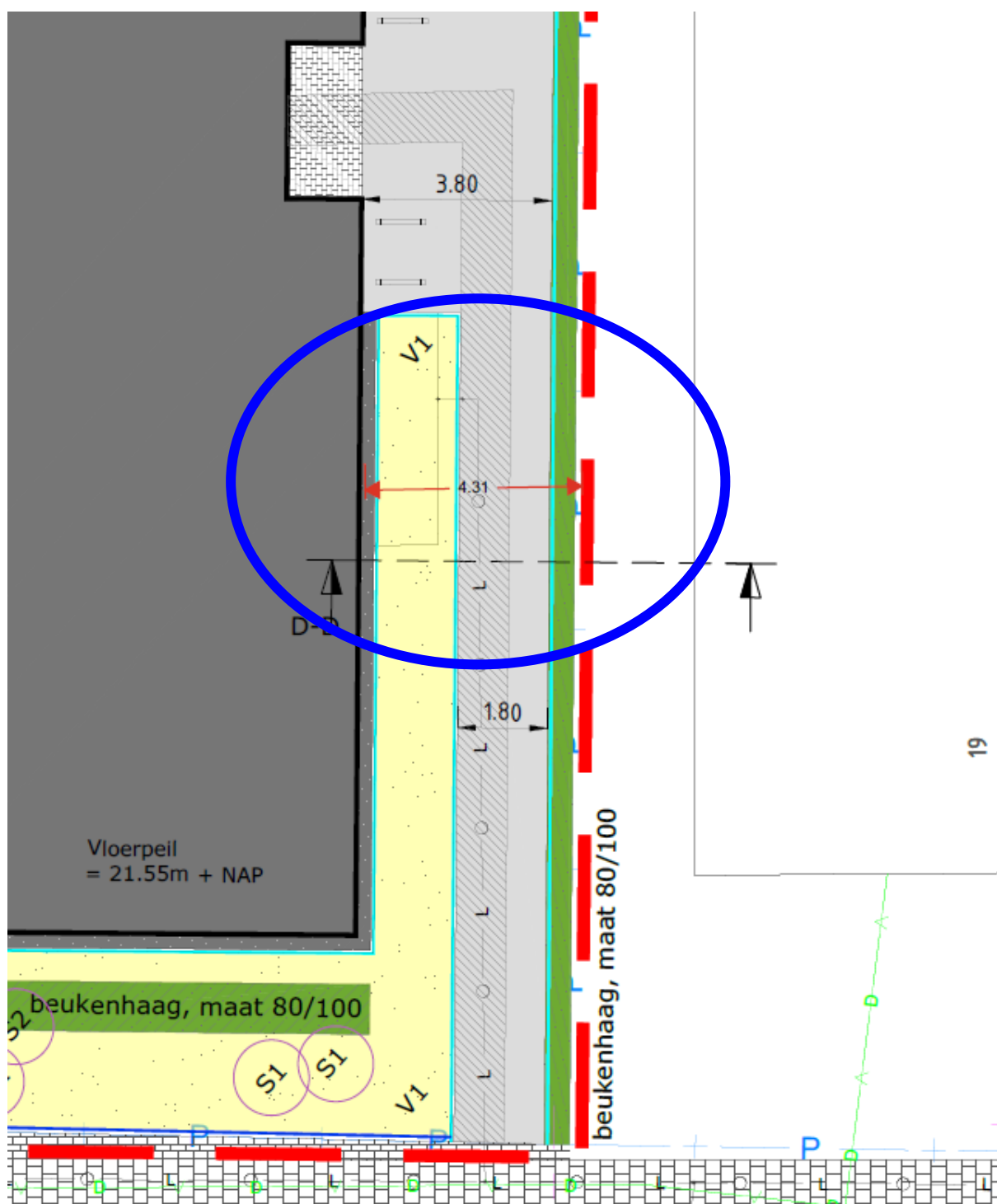
Bijlage 2a - Tekening met maten bestaande toestand



>



Bijlage 2c - Tekening met maten nieuwe toestand zuid (blauw omcirkeld)



The image displays a detailed architectural site plan and associated technical drawings. The main plan shows a large building footprint with various colored zones (green, yellow, grey) and dimensions. Surrounding the plan are several cross-sections (Profil A, B, C, D) and a detailed legend. The legend includes symbols for vegetation, materials, and structural elements. The drawings are labeled with 'Büro Mink' and 'Architekt'.

Profil A: Hochwasserplan an Giebel
 This cross-section shows the building's profile relative to a high water level (Hochwasser). It includes dimensions for the building height and the water level.

Profil B: Übergangsbereich parterre
 This cross-section shows the transition area between the ground level and the building's base. It includes dimensions for the building's width and the ground level.

Profil C: verputzt mit gabel
 This cross-section shows the building's profile with a plastered exterior wall and a gabled roof. It includes dimensions for the building's height and the roof slope.

Profil D: verputzt mit gabel
 This cross-section shows the building's profile with a plastered exterior wall and a gabled roof. It includes dimensions for the building's height and the roof slope.

Legend:
 The legend defines the symbols used in the plan, including:
 - Vegetation: Green areas, trees, and shrubs.
 - Materials: Different shades of grey and yellow representing various materials.
 - Structural elements: Lines and symbols representing walls, floors, and roofs.

Dimensions and Notes:
 The plan includes numerous dimensions and notes, such as:
 - "Gesamtlänge: 21,00m + 1,00m"
 - "Gesamtbreite: 11,00m + 1,00m"
 - "Gesamthöhe: 11,00m + 1,00m"
 - "Gesamtwert: 21,00m + 1,00m"