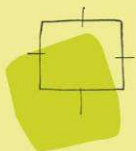


Bestemmingsplan Ede-West 2009



VASTGESTELD: 8 APRIL 2010



BügelHajema

Plek voor ideeën

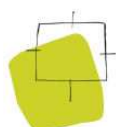
Bestemmingsplan Ede-West 2009

VASTGESTELD: 8 APRIL 2010

Inhoud

Toelichting
Regels
Verbeelding

19 april 2010
Projectnummer 080.00.02.10.03



Ideeën voor een plek

Overzichtskaart



Plangebied (bron: Topografische Dienst)

Toelichting

Inhoudsopgave

1	Inleiding	9
1.1	Ontwikkelingen in Ede-West	9
1.2	Begrenzing van het plangebied	10
1.3	Plansystematiek	11
1.4	Leeswijzer	12
2	Beleidskader	13
2.1	Algemeen	13
2.2	Nota Ruimte	13
2.3	Streekplan Gelderland 2005	14
2.4	Regionale Structuurvisie WERV	14
2.5	Structuurplan ISEV	15
3	Huidige situatie	17
3.1	Bodem en geomorfologie	17
3.2	Archeologie	17
3.3	Cultuurhistorie, landschap en monumenten	19
3.4	Ecologie	21
3.5	Landbouw	24
3.6	Bedrijvigheid en voorzieningen	24
3.7	Recreatie	25
3.8	Water	26
	3.8.1 Waterkwantiteit	26
	3.8.2 Waterkwaliteit	27
	3.8.3 Grondwater	28
3.9	Bodem- en grondkwaliteit	28
3.10	Verkeer	28
3.11	Ondergrondse infrastructuur	32
4	Planbeschrijving	33
4.1	Regionale schaal	33
4.2	Deelgebieden	33
	4.2.1 Kernrandgebied	33
	4.2.2 Buitenplaatsen	35
	4.2.3 Bedrijventerreinen BTA12-Noord en BTA12-Zuid	37
4.3	Duurzaamheid	38
	4.3.1 Duurzaam waterbeheer	39
	4.3.2 Intensief ruimtegebruik	39
	4.3.3 Windenergie	40
	4.3.4 Sociale veiligheid en verkeersveiligheid	40
	4.3.5 Beeldkwaliteit	41
4.4	Nieuwe elementen in het bestemmingsplan	41

4.4.1	Bedrijventerrein	42
4.4.2	Buitenplaatsen	44
4.4.3	Windturbines	45
4.4.4	Overige wijzigingen	45
5	Uitvoerings-aspecten	49
5.1	Archeologie	49
5.2	Luchtkwaliteit	49
5.3	Geluid	50
5.3.1	Wegverkeerslawaaï	50
5.3.2	Railverkeerslawaaï	50
5.3.3	Industrielawaaï	51
5.4	Geurhinder	51
5.5	Externe veiligheid	53
5.5.1	Beleid	53
5.5.2	Situatie plangebied	53
5.5.3	Advies Hulpverlening Gelderland Midden	55
5.5.4	Afweging	55
5.6	Economische uitvoerbaarheid	56
6	Juridische aspecten	57
6.1	Nadere toelichting op de regels	57
6.2	Inleidende regels	58
6.3	Bestemmingsregels	58
6.4	Bestemmingen	59
6.5	Procedure bestemmingsplan	62
7	Overleg	65

1.1

Ontwikkelingen in Ede-West

Ten westen van de A30 realiseert de gemeente Ede het bedrijventerrein 'Bedrijventerrein A12 Ede-Veenendaal (BTA12)'. Het bedrijventerrein is op te delen in drie min of meer afzonderlijke delen.

Aan de westrand van de kern Ede worden de gedeelten BTA12-Noord en BTA12-Zuid gerealiseerd. Nabij De Klomp wordt bedrijventerrein BTA12-De Klomp Oost gerealiseerd.

Binnen voorliggend bestemmingsplan zijn de gedeelten BTA12-Noord en BTA12-Zuid gelegen. Op de overgang van dit nieuwe stedelijk gebied en het landelijk gebied tussen Ede en Veenendaal, zullen ook nieuwe buitenplaatsen worden gerealiseerd. Al deze ontwikkelingen zijn reeds juridisch-planologisch mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan ISEV (vastgesteld in januari 2004 en deels goedgekeurd door Gedeputeerde Staten). Inmiddels zijn de daarin opgenomen uit te werken bestemmingen grotendeels vervangen door twee uitwerkingsplannen. Ook is onder meer bij de uitgifte van de bedrijventerreinen gebleken, dat de in het vigerende plan geboden mogelijkheden niet geheel tegemoet komen aan de huidige behoefte. Ten slotte is sinds de vaststelling van het bestemmingsplan ISEV voor het gebied een aantal vrijstellingen ex art. 19 WRO gevoerd.

Het bestemmingsplan Ede-West 2009 brengt al deze ontwikkelingen en wijzigingen weer onder in één plan, dat qua begrenzing naadloos aansluit bij de omringende bestemmingsplannen. Zo voldoet de gemeente ook voor dit deel van haar grondgebied aan de actualiseringseis van de op 1 juli 2008 in werking getreden Wet ruimtelijke ordening.

Destijds is voor de beoogde ontwikkelingen een planMER opgesteld. Een groot deel van deze onderzoeken is nog steeds van toepassing. Deze toelichting onderbouwt de uitvoerbaarheid van de wijzigingen ten opzichte van het bestemmingsplan ISEV. Waar nodig zijn de in het kader van dat plan verrichte onderzoeken geactualiseerd.

1.2

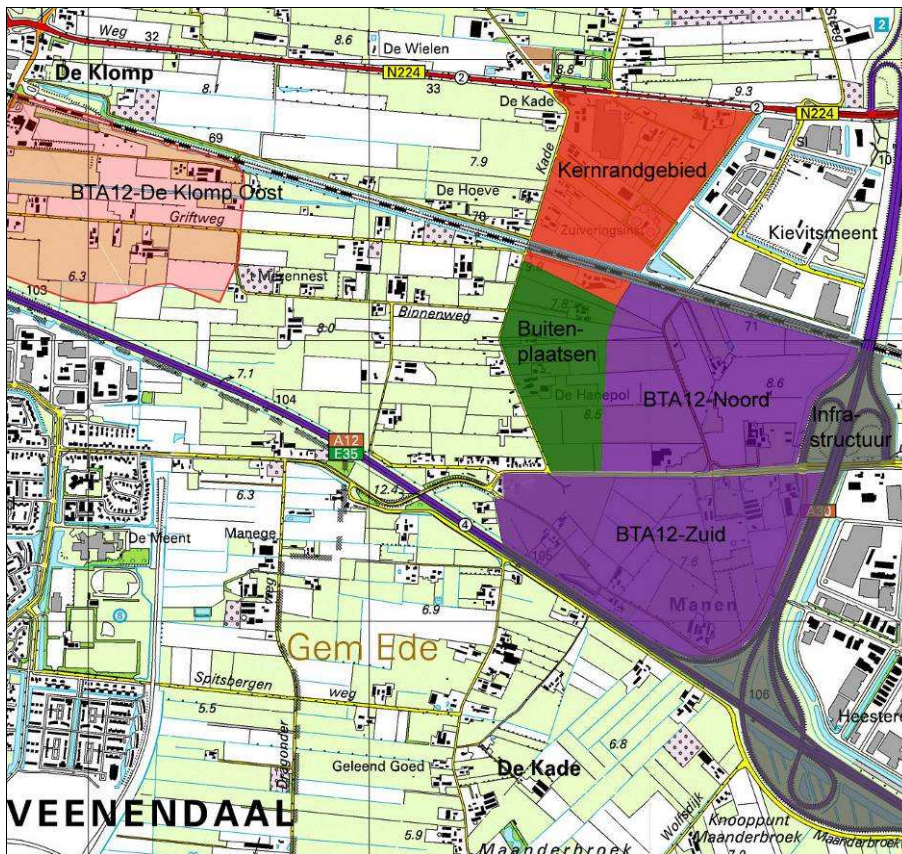
Begrenzing van het plangebied

Het bestemmingsplan ISEV omvat een groter plangebied dan het bestemmingsplan Ede-West 2009. Ook de ontwikkeling van het bedrijventerrein De Klomp Oost (BTA12-de Klomp Oost) en het agrarische gebied tussen dit bedrijventerrein en Ede-West waren in het bestemmingsplan ISEV opgenomen. De gemeente heeft besloten het agrarische gebied onder te brengen in een integrale herziening van het bestemmingsplan buitengebied. Voor BTA12-De Klomp Oost is de planvorming in ontwikkeling en zal een afzonderlijk bestemmingsplan worden opgesteld.

Het plangebied van het bestemmingsplan Ede-West 2009 wordt begrensd door:

- de N224 in het noorden;
- de plangrenzen van het bestemmingsplan Kievietsmeent in het oosten;
- de oostgrens wordt verder gevormd door de A30. Het weggedeelte ten zuiden van de spoorlijn Utrecht-Arnhem valt binnen het plangebied;
- in het zuiden vormt de A12 de grens. Een deel van knooppunt Maanderbroek behoort tot het plangebied;
- in het westen wordt het plangebied begrensd door het buurtschap Pakhuis en noordelijk van de Schutterweg door de Kade.

Voor het gedeelte BTA12-De Klomp Oost wordt een apart bestemmingsplan opgesteld. Dit deel behoort dan ook niet tot het plangebied.



Ligging deelgebieden

1.3

Plansystematiek

In het bestemmingsplan Ede-West 2009 zijn verschillende deelgebieden te onderscheiden, die ieder hun eigen plansystematiek kennen:

- de in ontwikkeling zijnde bedrijventerreinen BTA12-Noord en Zuid, waar de planregels het karakter van een gedetailleerd eindplan hebben;
- de 'Buitenplaatsen', waarvoor in het zuiden een gedetailleerde eindbestemming is opgenomen. Voor het noordelijke deel van de buitenplaatsenzone geldt een wijzigingsbevoegdheid;
- het 'kernrandgebied'. Dit gebied heeft een gemengd karakter bestemd met daarin een afwisseling van stedelijke en landelijke functies. Het kernrandgebied ontleent zijn bestemmingssystematiek aan die van het landelijk gebied. Hier zijn de bestaande functies conserverend bestemd. Daarnaast zijn ook de vergunde, nog niet gerealiseerde, uitbreidingen van de functies bij recht opgenomen. Ten slotte is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor mogelijke toekomstige ontwikkelingen;
- voor de infrastructuur van de A30, de spoorlijn Utrecht-Arnhem en de Schutterweg is een op de infrastructuur toegesneden bestemming opgenomen.

1.4

Leeswijzer

Na dit algemene hoofdstuk volgt een beknopte samenvatting van de relevante onderdelen van integrale ruimtelijke plannen op rijksniveau, provinciaal en regionaal niveau. Ook is hier een beschrijving van de voorafgaande gebiedsspecifieke plannen opgenomen. Facetbeleid is, voor zover relevant, beknopt opgenomen in hoofdstuk 3, samen met een beschrijving van de huidige situatie. Omdat de realisatie van de bedrijventerreinen in volle gang is, is de huidige situatie in het veld aan sterke verandering onderhevig. Met huidige situatie wordt daarom in dit plan de in het bestemmingsplan ISEV vastgelegde planologische situatie bedoeld.

Het hoofdstuk Planbeschrijving biedt vervolgens een overzicht van de in uitvoering zijnde ontwikkelingen, alsmede van de wijzigingen ten opzichte van het bestemmingsplan ISEV. Aansluitend worden in hoofdstuk 5 de uitvoeringsaspecten behandeld van deze wijzigingen. In hoofdstuk 6 zijn de regels nader toegelicht. Ten slotte zijn de resultaten van vooroverleg in de toelichting opgenomen.

2.1

Algemeen

In dit hoofdstuk wordt het ruimtelijk beleid beschreven dat voor dit bestemmingsplan relevant is. Deze beleidskaders komen van het rijk, de provincie, het intergemeentelijke samenwerkingsverband van Ede met Wageningen, Rhenen en Veenendaal (WERV) en de planvorming van de gemeente voor de interprovinciale samenwerking met Veenendaal (ISEV).

2.2

Nota Ruimte

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen voor de komende decennia.

In de Nota Ruimte is het WERV (Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal)-gebied, waar het plangebied deel van uitmaakt, aangeduid als economisch kerngebied. Dit gebied is nauw verbonden met het nationaal stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen.

Economische kerngebieden zijn met de stedelijke netwerken de belangrijkste economische gebieden binnen Nederland. Samen met de hoofdverbindingssassen (zoals de A12) vormen deze de ruimtelijk-economische hoofdstructuur van Nederland.

Het rijk zal zich binnen deze hoofdstructuur extra inzetten voor de grote en complexe bedrijventerreinen, de zogenoemde 'topprojecten', waarmee belangrijke kansen kunnen worden verzilverd voor de landelijke economie. De bedrijventerreinen A12 Ede-Veenendaal zijn aangemerkt als 'topproject'.

In aanvulling op de Nota Ruimte is het 'Actieplan Bedrijventerreinen' opgesteld. Dit plan formuleert de manier waarop het rijk kan bijdragen aan de (snellere) realisering van bovenregionale bedrijventerreinen als motoren van de Nederlandse economie.

2.3

Streekplan Gelderland 2005

De hoofdpoging voor de regio de Vallei, waartoe de gemeente Ede behoort, is het geleiden van de ruimtelijke druk, die enerzijds gerelateerd is aan de goede bereikbaarheid (A28, A1, A12) en de nabijheid van grootstedelijke concentraties als de Randstad en het KAN en anderzijds als autonome groei is te kwalificeren. De combinatie van autosnelweg (A30 en A12) en spoor (intercity Utrecht-Arnhem en Valleilijn) maakt het volgens de regio mogelijk, in dit gebied tot intensivering van stedelijke functies over te gaan. Deze keuze wordt nadrukkelijk gezien in samenhang met de wens om een duurzame vitale groene ruimte te creëren als overgang van de Randstad naar Oost-Nederland.

De volgende ruimtelijke ontwikkelingen uit het streekplan zijn relevant voor het plangebied:

- bundelings- en herstructureringsopgave voor wonen, werken en voorzieningen in het WERV-gebied als regionaal stedelijk netwerk;
- inzet op verstedelijking na 2015 langs regionale bundeling van Valleilijn en A30;
- ontwikkeling toerisme en recreatie, geënt op cultuurhistorische en landschappelijke waarden.

Naar aanleiding van het in werking treden van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 heeft de provincie Gelderland op 19 maart 2008 de Wro-agenda 2008-2009 opgesteld. Deze Wro-agenda beoogt een goed kader te bieden voor de toepassing van nieuwe instrumenten. In de Wro-agenda wordt beschreven welke instrumenten (kunnen) worden toegepast voor het verwezenlijken van provinciale doelen. Het voorontwerpbestemmingsplan is dan ook ter toetsing aan de provincie voorgelegd.

2.4

Regionale Structuurvisie WERV

In 1999 hebben de gemeenten Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal het initiatief genomen om hun krachten te bundelen om zo de gezamenlijke belangen beter te kunnen behartigen. Dit leidde tot een benoeming tot regionaal stedelijk netwerk in de vijfde nota ruimtelijke ordening. Een van de resultaten van de samenwerking is het tot stand komen van de Regionale Structuurvisie WERV (2005), als gemeenschappelijk kader voor het ruimtelijke beleid van de afzonderlijke WERV- gemeenten.

In de structuurvisie staat de netwerkbenadering centraal. Hierin is de WERV-regio te beschouwen als 'stedelijk netwerk'. De gedachte achter dit concept is dat intermenselijke en economische relaties zich steeds minder tot één stad of stadsgewest beperken, maar een groter gebied bestrijken: dat van een verste-

delijkte zone. De kracht is vooral dat de kernen binnen stedelijke zones niet allemaal hetzelfde hoeven te doen, maar kansen kunnen benutten om elkaar aan te vullen en een taakverdeling af te spreken. Dit biedt goede mogelijkheden voor behoud en verbetering van de kwaliteit in stad en platteland.

De structuurvisie stelt dat op grond van de netwerkgedachte de onderlinge profilering van de WERV-kernen gewenst is. De complementariteit die hiervan het gevolg is kan leiden tot een sterkere regio, waarbij het geheel meer is dan de som der delen. Ede en Veenendaal kunnen zich vooral richten op hoogwaardige bedrijvigheid met een bovenlokale tot bovenregionale functie. Uit provinciaal onderzoek blijkt dat een substantieel deel van de vraag naar bedrijventerreinen van buiten de regio komt. Het WERV-gebied heeft hierin een opvangfunctie en bovenregionale positie. Gebleken is verder dat circa 90% van de vraag zich richt op gemengd bedrijventerrein. Het gebied tussen Ede (ten westen van de A30) en De Klomp wordt in de structuurvisie genoemd als de belangrijkste locatie voor de realisering van uitleggebieden voor bedrijvigheid in de WERV regio. Daarnaast wordt het plangebied, met name direct langs de A30, genoemd als potentiële locatie voor windturbines. Beide ontwikkelingen zijn in voorliggend bestemmingsplan opgenomen.

2.5

Structuurplan ISEV

Eind jaren tachtig hebben de gemeenten Ede en Veenendaal tezamen met beide provincies het initiatief genomen voor het opstellen van de interprovinciale structuurvisie. Deze kwam gereed in 1992. Na een m.e.r.-procedure voor het bepalen van de locatie van de nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen (MER Interprovinciale Structuurvisie grensregio Ede-Veenendaal (ISEV), 1994) volgde de verwerking in de streekplannen Utrecht en Gelderland. In 1998 is het Masterplan ISEV opgesteld, dat een toetsingskader vormt voor nadere uitwerking van de plannen. Op basis hiervan is het Structuurplan ISEV 2000 vervaardigd. Met een planMER en de daaropvolgende bestemmingsplannen is de realisatie van onder meer de duurzame bedrijventerreinen in Ede-West planologisch mogelijk gemaakt.

PLANVORMING VOOR HET
ISEV-GEBIED

Het Structuurplan ISEV (2000, Arcadis) vormt een belangrijk kader voor dit bestemmingsplan. Daarom zijn, voorzover relevant voor het plangebied, in deze paragraaf de belangrijkste uitgangspunten weergegeven.

Het Structuurplan ISEV is een integraal plan. Stad en land worden niet als gescheiden eenheden gezien, maar sluiten op elkaar aan. De stad profiteert van het nabije uitloopgebied en het landelijk gebied krijgt nieuwe mogelijkheden om haar natuurlijke, landschappelijke en recreatieve waarden te vergroten.

Het structuurplan heeft de volgende algemene uitgangspunten:

- de bestaande landschappelijke onderlegger is het raamwerk voor de toekomstige ruimtelijke hoofdstructuur;

- robuuste landschappelijke en infrastructurele raamwerken met daarin een flexibele stedenbouwkundige invulling;
- er is een samenhang tussen de realisatie van recreatieve voorzieningen en realisatie van bedrijventerreinen;
- duurzaamheid op alle niveaus. Water op gebiedsniveau en intensief ruimtegebruik en samenwerking op terreinniveau.

VISIE OP DE BEDRIJVEN-
TERREINEN

De ligging van de bedrijventerreinen aan de autosnelwegen A12 en A30, vormt een belangrijke kwaliteit. De ruimtelijke relatie van het bedrijventerrein met het naastgelegen landschap verdient extra aandacht.

Verder gelden de volgende uitgangspunten:

- de terreinen zijn flexibel van opzet en goed faseerbaar;
- selectief uitgiftebeleid en intensief ruimtegebruik;
- milieuzonering, in verband met nabijheid woonfuncties;
- georiënteerd op de omgeving;
- goed toegankelijk voor (vracht)verkeer;
- duurzaamheid, beeldkwaliteit en zorgvuldig beheer.

Huidige situatie

3

3.1

Bodem en geomorfologie

Het plangebied is regionaal gezien gesitueerd tussen twee stuwwallen en is gelegen op de overgang van hoge dekzandruggen naar de lage graslanden. Op de dekzandruggen ontwikkelden zich overwegend Laarpodzolgronden. In de lagere delen ontwikkelden zich overwegend Beekeerdgronden en Veldpodzolgronden. Op de overgang tussen de hogere en lagere delen ontwikkelden zich Gooreerdgronden. De bodems van oorspronkelijk veengronden worden gekarakteriseerd als (moerige) Broekeerdgronden. De bodemopbouw van alle gronden is overwegend fijnzandig. Met uitzondering van het zuidoostelijk deel hebben de gronden overwegend een leemarme textuur.

De maaiveldhoogten in het plangebied variëren van circa NAP +7,0 m tot ruim NAP +9,0 m. Het maaiveld loopt in zuidwestelijke richting enigszins af. De hoogste delen zijn te vinden in het gebied langs de A30 en ten noorden van de Schutterweg.

3.2

Archeologie

Begin 1992 ondertekende Nederland het Verdrag van Malta. Daarmee werd op Europees niveau besloten het niet-zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, de archeologische waarden, beter te beschermen. Het Verdrag van Malta werd op 1 september 2007 geïmplementeerd met de inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg, een wijziging van de Monumentenwet 1988. Met deze wetwijziging 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 de in dat plan begrepen grond rekening te houden met zowel de bekende als de te verwachten archeologische waarden.

ONTWIKKELING EN BELEID

Bij de inventarisatie van bekende en te verwachten archeologische waarden in het onderhavige plangebied is gebruikt gemaakt van de (landelijke) Archeologische Monumentenkaart (AMK), het Archeologisch Informatiesysteem ARCHIS 2, de archeologische beleidsadvieskaart van de gemeente Ede (2005)¹ en de

ARCHEOLOGISCHE (VERWACHTINGS)WAARDEN

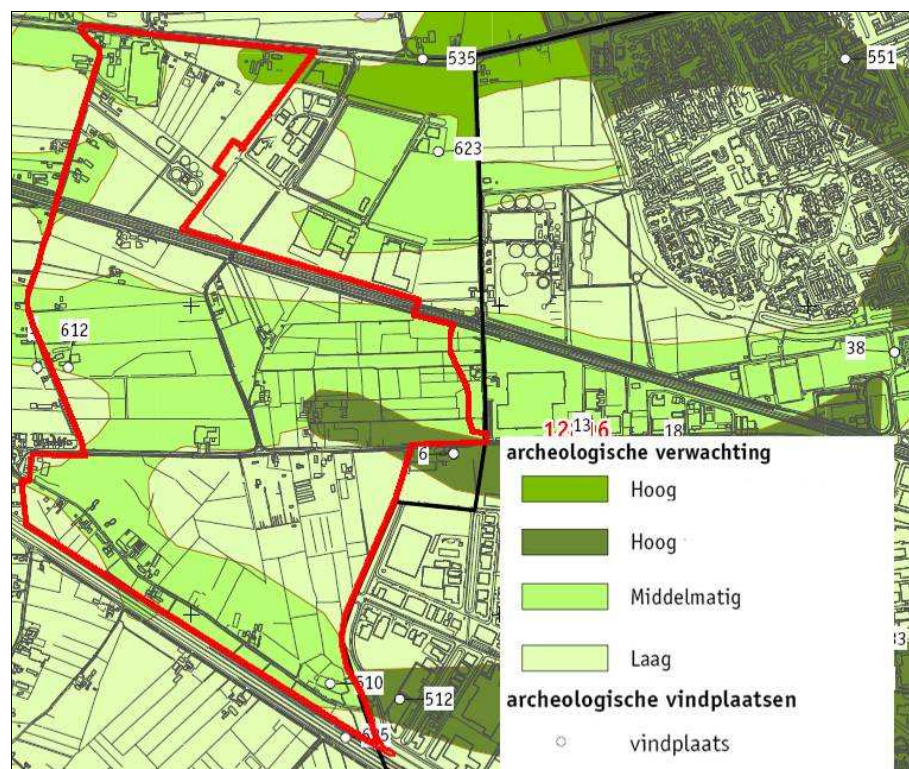
¹ Heunks, E., 2005: Actualisering archeologische verwachtingskaart gemeente Ede; van verwachtingskaart naar beleidsadvieskaart, RAAP-rapport 1130, RAAP Archeologisch Adviesbureau bv, Amsterdam (eindversie, februari 2005).

resultaten van in het plangebied uitgevoerd archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek door middel van boringen (2003)².

Binnen het plangebied zijn hoofdzakelijk de resultaten van het in 2003 uitgevoerde archeologische inventariserend veldonderzoek van belang. Voor zover percelen in 2003 niet konden worden onderzocht, kunnen door extrapolatie van veldgegevens conclusies worden getrokken.

Uit het onderzoek blijkt dat het plangebied pas na de Middeleeuwen (vanaf circa 1500) vanuit de hoger gelegen oude bouwlanden (oosten) is ontgonnen en benut als akkerland. In het plangebied zijn, behalve enkele losse vondsten uit de Nieuwe Tijd, alleen restanten aangetroffen van archeologische vindplaatsen uit de Midden-Steentijd. Op grond van verspreiding en/of intactheid van het bodemprofiel worden op deze locaties echter geen intacte en behoudenswaardige archeologische sporen meer verwacht. Nader archeologisch onderzoek is om die reden niet noodzakelijk (Heunks 2003, 26-28).

Op basis van de onderzoeksresultaten uit 2003 wordt aan vrijwel het gehele plangebied met de huidige stand van kennis een lage archeologische verwachting toegekend. Dit in tegenstelling tot wat op de gemeentelijke archeologische beleidsadvieskaart uit 2005 is af te lezen.



Uitsnede gemeentelijk verwachtingskaart archeologie

² Heunks, E., 2003: Plangebied Interprovinciale Structuurstudie Ede-Veenendaal (ISEV), gemeente Ede; een inventariserend archeologisch onderzoek, RAAP-rapport 936, RAAP Archeologisch Adviesbureau bv, Amsterdam (eindversie, oktober 2003).

In de delen van het plangebied, die op de gemeentelijke kaart (nog) zijn aangeduid met een (middel)hoge archeologische verwachting, hebben in het verleden intensieve bodemingrepen plaatsgevonden waardoor het natuurlijke reliëf sterk is genivelleerd, is de infrastructuur rijksweg A30 (inclusief knooppunten) aangelegd en is de laatste jaren bebouwing gerealiseerd (BTA12-Noord en Zuid).

Enige uitzondering is een mogelijk versterkte buitenplaats, De Hanepol, die waarschijnlijk dateert uit de 16^e eeuw. De hier aanwezige archeologische (verwachtings)waarden worden beschermd door middel van een dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' met daaraan gekoppeld een vergunningstelsel.

3.3

Cultuurhistorie, landschap en monumenten

De ontginning van de laagste dekzandgebieden, waartoe het plangebied behoort, vond pas vanaf de late Middeleeuwen plaats. De occupatie begon meestal op de wat hoger gelegen ruggetjes van waaruit (in het algemeen in een slagenverkaveling) de omringende natte gebieden werden ontgonnen.

CULTUURHISTORIE

Het landschap in het plangebied is hoofdzakelijk te karakteriseren als een zandontginningslandschap. Het landschap tussen Ede en Veenendaal bestaat uit een afwisseling van hoger gelegen dekzandruggen en vlakkere lagere delen van verspoelde dekzanden. Oorspronkelijk waren de dekzandruggen als bouwland in gebruik.

LANDSCHAP

In het plangebied, zijn met name door veranderingen van na 1950, de karakteristieke kenmerken van het landschap vervaagd. Percelen werden vergroot, geëgaliseerd, beplanting verdween en de ontwatering werd verbeterd. De landbouwgronden worden nu intensief gebruikt, met een sterke drooglegging. Ook de steeds verder in de Vallei opdringende verstedelijking is kenmerkend voor de veranderingen in het landschap. Ede heeft forse uitbreidingen ondergaan en autosnelwegen en spoorlijnen doorsnijden het gebied.

Ondanks deze aanpassingen in het landschap zijn in het gebied nog steeds cultuurhistorisch waardevolle aspecten van het landschap aanwezig, zoals perceelsvormen, typische beplantingen en wegenstructuren. Ook de Kade is een belangrijk cultuurhistorisch element in het landschap. Deze oude route vormt de scheiding tussen twee verkavelingstypen: de orthogonale verkaveling van het natte veengebied aan de westzijde en de grillige, meer blokvormige verkaveling van de hogere gronden aan de zijde van het plangebied.



De Kade als scheiding tussen twee verkavelingstypen

MONUMENTEN

In het plangebied liggen geen rijksmonumenten, provinciale of gemeentelijke monumenten. Aan de Kade 23, bevindt zich echter wel een karakteristieke daglonerwoning met jaartalankers uit 1841 (geen bouwdoossier). Het betreft en ogenschijnlijk gaaf bewaard gebleven historisch gebouwtje. Als gebouwtype is een klein woonhuis op het erf van een groter complex vrij zeldzaam. Merkwaardig is dat het huisje al voorkomt op de kadastrale minuut hoewel de jaartalankers suggereren dat het later werd gebouwd.



Bakhuisje 'de Hanepol' uit 1841 langs de Kade

3.4

Ecologie

De Europese Unie heeft een zeer gevarieerde en rijke natuur die van grote biologische, esthetische en economische waarde is. Om waardevolle natuur te behouden, heeft de Europese Unie het initiatief genomen voor Natura 2000. Dit is een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden op het grondgebied van de lidstaten van de Europese Unie. Natura 2000 omvat alle gebieden die zijn beschermd op grond van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Beide richtlijnen zijn in Nederland opgenomen in de Natuurbeschermingswet. De lidstaten moeten maatregelen treffen om ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de natuurlijke habitatten van deze soorten wordt behouden.

NATURA 2000

De Flora- en faunawet, die in Nederland van kracht is, vormt de implementatie van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. De wet stelt dat voor de uitvoering van alle ruimtelijke plannen moet worden onderzocht welke natuurwaarden aanwezig zijn en of er verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet worden overtreden.

FLORA- EN FAUNAWET

In 2003 is voor het plangebied van het bestemmingsplan ISEV een onderzoek uit gevoerd naar de aanwezige flora en fauna in het gebied. In de onderstaande paragraaf is een beschrijving gegeven van de resultaten van dit onderzoek. Sinds het onderzoek plaatsvond hebben zich in het plangebied geen wijzigingen voorgedaan die kunnen leiden tot grote afwijkingen in de uitkomsten. Daarom zijn de resultaten van dit onderzoek nog geldig. In deze paragraaf wordt volstaan met het vermelden van de conclusies uit dit natuurwaardenonderzoek en relevante ontwikkelingen die sindsdien hebben plaatsgevonden.

De ecologische waarde van het plangebied is bepaald op basis van inventarisatiegegevens en verspreidingsatlassen. De waarde voor vegetatie en de soortgroepen amfibieën, vissen en dagvlinders is gering. Door de beperkte aanwezigheid van oppervlaktewater ten tijde van het onderzoek, is van vissen weinig bekend en is niet gekeken naar het voorkomen van kleine en grote modderkruiper die wel in de omgeving voorkomen.

CONCLUSIES NATUUR-
WAARDENONDERZOEK

Vanwege het voorkomen van geleidende beplanting heeft het plangebied enige waarde voor de soortgroep vleermuizen. Tevens heeft het plangebied enige waarde voor vogels vanwege het voorkomen van de Grutto en de Tureluur en Patrijs in de omgeving van het plangebied (allen rode lijstsoorten). Aandachtspunt is dat broedende vogels strikt beschermd zijn in het kader van de Vogelrichtlijn. Bij werkzaamheden zal dan ook moeten worden gecontroleerd of er in gebruik zijnde schuil-, verblijfs- en broedplaatsen van vogels aanwezig zijn. Wanneer deze aanwezig zijn, dienen de werkzaamheden buiten het broedseizoen plaats te vinden.

In 2005 is ontheffing verleend voor de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet wat betreft exemplaren van de gewone dwergvleermuis en poelkikker (LNV, kenmerk ff75c.05.toek.226.ahf, d.d. 14 oktober 2005).

DWERGVELEERMUIS Voor gewone dwergvleermuis zijn de volgende maatregelen getroffen:

- de sloop van opstallen is in de minst ongunstige periode van het jaar uitgevoerd;
- minimaal twee speciale vleermuiskasten zijn opgehangen in de blijvende boomgroepen nabij het Pakhuis;
- inheems loofbos en natte elzenbossen met een randbeplanting bestaande uit een inheemse zoom- en mantelvegetatie realiseren in de buitenplaatszone.

POELKIKKER Voor poelkikker is conform de voorwaarden van de ontheffingverlening een vervangend biotoop ingericht. In de geplande en westelijk van het plangebied gelegen ecologische verbindingzone is hiervoor een kikkerpoel aangelegd. De aangetroffen bestaande poel is, voorafgaand aan het dempen, leeggevestigd en de gevangen individuen zijn naar de nieuwe poel verplaatst.

BUITENPLAATSEN Door de gemeentelijk ecooloog is op 10 maart 2008 een aanvullende quickscan in het kader van de Flora- en faunawet uitgevoerd voor het deelgebied de Buitenplaatsen. Uit deze scan kan worden geconcludeerd dat er geen reden is om aan te nemen dat de ecologische situatie ten opzichte van het onderzoek uit 2003 drastisch is veranderd. Er hoeft geen nieuw onderzoek te worden uitgevoerd om het plan voor de Buitenplaatsen te kunnen toetsen aan de Flora- en faunawet.

KERNRANDGEBIED In het natuuronderzoek van 2003 is het kernrandgebied echter niet betrokken. Hierdoor is het niet bekend of een eventuele ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet moet worden aangevraagd. Het bestemmingsplan laat echter geen nieuwe ontwikkelingen toe in dit gebied en heeft derhalve geen invloed op de aanwezige natuurwaarden. Een ontheffing of aanvullend onderzoek zal dan ook niet noodzakelijk zijn.

Quickscan ecologie/natuurwetgeving Windturbines ISEV terrein, Ede

Om een zorgvuldige afweging te kunnen maken bij de plaatsing van de windturbines is in 2004, door bureau Ecofys, een locatie- en effectenstudie uitgevoerd. Hierbij is een aanvullende quickscan ecologie/natuurwetgeving verricht naar de plannen voor de plaatsing van een windturbinepark op het ISEV terrein in Ede.

Natuurwetgeving

GEBIEDSBESCHERMING Het betreffende perceel ligt niet in een beschermd natuurgebied (Natura 2000/EHS); een gebied dat tegenwoordig beschermd wordt middels de Natuurbeschermingswet 1998. De Natuurbeschermingswet 1998 en het beschermingskader voor de EHS zijn in dit kader daarom niet van belang.

Sinds 1 april 2002 regelt de Flora- en faunawet de bescherming van in het wild voorkomende inheemse planten en dieren. De wet richt zich vooral op het instandhouden van populaties van soorten die bescherming behoeven. Sinds de inwerkingtreding van de AMvB (2005) worden er drie categorieën beschermingsniveaus onderscheiden waarop het ontheffingsregime is gebaseerd. Wanneer plannen worden ontwikkeld voor ruimtelijke ingrepen of voornemens ontstaan om werkzaamheden uit te voeren, dient vooraf te worden beoordeeld of er mogelijke nadelige consequenties voor beschermde inheemse soorten zijn. In beginsel is daarvoor de initiatiefnemer zelf verantwoordelijk.

Conclusies

Het plangebied ligt niet in beschermd natuurgebied.

Ten behoeve van de bestemmingswijziging en de ruimtelijke ontwikkeling is een toetsing aan de Flora- en faunawet noodzakelijk. Hierbij dient getoetst te worden of er beschermde soorten flora en fauna op de planlocatie aanwezig zijn en of deze negatieve effecten ondervinden van de ingreep.

Het onderdeel over *natuurwaarden* dat in de rapportage van Ecofys is opgenomen voldoet niet om een aantal, hierna genoemde, redenen:

- Het onderzoek voor het ISEV terrein waar Ecofys naar refereert stamt uit 2003. In dit jaar zijn de deelinventarisaties van SOVON, VZZ, RAVON, Vlinderstichting en FLORON, in opdracht van Tauw uitgevoerd. Dit betekent dat de onderzoeken ouder zijn dan vijf jaar en daarmee dus de maximale houdbaarheid van ecologische onderzoek overschreden hebben.
- De deelrapportage van SOVON uit 2003 in opdracht van Tauw lijkt onvolledig te zijn.
- De mogelijke effecten op vleermuizen komen onvoldoende aanbod in de rapportage. Met name de rosse vleermuis en ruige dwergvleermuis vliegen hoger en hierdoor kunnen ze, indien aanwezig, negatieve effecten van de windturbines ondervinden. Recentelijk onderzoek heeft de impact van windturbines op vleermuizen aangetoond en in 2007 is hierover een VZZ publicatie verschenen.

De ontwikkeling dient dus opnieuw getoetst te worden aan de Flora- en faunawet middels een quickscan. Deze quickscan dient te worden uitgevoerd door een ter zake kundige, aangesloten/werkend bij een erkend ecologisch adviesbureau of een erkend adviesbureau met duidelijk aantoonbare expertise en ruime ervaring op het gebied van natuurwetgeving, ecologie en RO. Het ecologisch onderzoek dient te worden uitgevoerd conform het Programma van Eisen (PvE) zoals opgesteld door de gemeente Ede.

3.5

Landbouw

Binnen het 'kernrandgebied' komt een drietal agrarische bedrijven voor. Deze en de net buiten het plangebied aanwezige agrarische bedrijven, hebben op basis van de hoeveelheid en het soort vee een individuele geurcontour rond hun bedrijf. Deze stankcirkels leggen beperkingen op voor nieuwe ontwikkelingen die geurgevoelig zijn, zoals woningen.

Het plangebied wordt in het Reconstructieplan Gelderse Vallei/Utrecht-Oost volledig aangemerkt als verwevingsgebied. Binnen dit gebied is nieuwvestiging van intensieve veehouderij niet toegestaan. Voor de omschakeling van een bestaande grondgebonden veehouderij naar een intensieve veehouderij geldt een 'ja, mits'-benadering. Er zal terughoudend moeten worden omgegaan met de ontwikkelingsmogelijkheden van de intensieve veehouderijen in dit gebied, om zo de concentratiegedachte gestalte te geven en vanwege de aanwezigheid van andere belangen.

Daarnaast zijn er langs de Kade en de Kievitsmeent enkele percelen waar geen volwaardig agrarisch bedrijf aanwezig is. Het gaat hier om woningen met een agrarische nevenactiviteit.

3.6

Bedrijvigheid en voorzieningen

Met name in het noordelijk gedeelte van het plangebied komt een aantal bestaande niet-agrarische bedrijven voor. In het 'kernrandgebied' ten noorden van de spoorlijn bevinden zich diverse bedrijven: een garagebedrijf, een opslagbedrijf, een fabricagehal voor houten spanten, een krattenwasserij, een vatenhandel en een zuiveringsinstallatie. Op de hoek van de Rijksweg (N224) en de Kade is Café-Biljart-Partycentrum 'De Kade' gevestigd. In het bestemmingsplan worden deze functies positief bestemd.



Fabricagebedrijf aan de N224

Aan de Rijksweg 45 is een detailhandelsbedrijf in huishoudelijke artikelen, ijzerwaren, quads en klein mechanische landbouwproducten gevestigd. Verder zijn in het plangebied geen voorzieningen aanwezig. De bewoners zijn daarvoor aangewezen op de stedelijke kernen Ede en Veenendaal.

3.7

Recreatie

Binnen het plangebied is verblijfsrecreatie beperkt tot incidenteel kamperen bij de boer. Ontwikkelingen binnen de planperiode zijn hier alleen mogelijk in de vorm van verhoging van de omgevingskwaliteit. De ontwikkelingen moeten zich afspelen binnen de randvoorwaarden van natuur, landschap en milieu. In het plangebied is de dagrecreatie van groter belang dan de verblijfsrecreatie.

VERBLIJFSRECREATIE

In het plangebied is het Café-Biljart-Partycentrum 'De Kade' de enige dagrecreatieve voorziening. Op één locatie in het deelgebied 'Buitenplaatsen' is eveneens sprake van een horeca-activiteit.

DAGRECREATIE

Voor het plangebied is vooral de routegebonden recreatie van belang. In het plangebied ligt een fijnmazig netwerk van vrijliggende fietspaden (zie paragraaf 3.1.1). Het recreatieve fietsnetwerk is een belangrijke drager voor de recreatie in het naast het plangebied gelegen landelijk gebied, dat als door-gangsgebied functioneert naar de Veluwe, de Utrechtse Heuvelrug, de Gelderse Vallei en het Binnenveld.



Vrijliggend fietspad langs de spoorlijn Utrecht-Arnhem

3.8

Water

Het plangebied ligt regionaal gezien in het overgangsgebied van het Veluwemassief naar de Gelderse Vallei. Het landschap bestaat uit een afwisseling van hoger gelegen dekzandruggen en vlakkere lagere delen van verspoelde dekzanden. De ondiepe bodemopbouw bestaat voornamelijk uit fijn tot matig grof zand. Lokaal komen drogere gronden voor (Gt VI en hoger) bij de restanten van dekzandruggen. Door verschillen in geomorfologie en seizoensvariatie in het neerslagoverschot wisselen kwel- en infiltratiesituaties elkaar af.

3.8.1

Waterkwantiteit

AFVOERSTRUCTUUR

Het oppervlaktewater in het gebied kan grotendeels vrij afwateren. Het noorden van het plangebied watert af via de noordelijke spoorloot, en het zuiden via de Oude Wetering. De afvoer van BTA12-Noord en Zuid vindt plaats in westelijke richting via de nieuw aangelegde watergangen.

BERGING

Om het afstromend regenwater van verharde oppervlakken in de bedrijventerreinen (tijdelijk) te kunnen bergen, is voorzien in de aanleg van waterlopen, en bergingsvijvers. Om maximaal te kunnen voldoen aan het principe van compact bouwen is gekozen voor de situering van de bergingsvijvers aan de westrand van de bedrijventerreinen. Voor het bepalen van het benodigde oppervlak aan bergingswater zijn waterbalansberekeningen uitgevoerd.



Watergangen langs Schutterweg

3.8.2

Waterkwaliteit

Bij de beschrijving van de waterkwaliteit in het gebied is onderscheid gemaakt in drie watertypen:

- stedelijk water van de Zijdewetering dat onder andere belast is met de effluentstroom van de RWZI en overstortwater van de riolering;
- agrarisch water in het landelijk gebied dat vermoedelijk meer nutriënten, zoals stikstof en fosfaat bevat;
- afgekoppeld regenwater afkomstig van verharde oppervlakken van de bedrijventerreinen.

In het plan wordt ruim 60% van het hemelwater dat valt op verharde oppervlak niet afgevoerd via riool maar opgevangen in het oppervlaktewater van het plangebied. Het resterende deel wordt afgevoerd via een verbeterd gescheiden stelsel. Er wordt dan gesproken van 'niet aankoppelen' op de riolering.

BEHANDELING
REGENWATER

De meest vervuilde oppervlakken (wegen en parkeerterreinen) worden in principe met behulp van een verbeterd gescheiden stelsel (VGS) afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie (het 'first flush'principe). Voor het bedrijventerrein wordt ervan uitgegaan dat 20% van het verharde oppervlak op het VGS afvoert. Het overige water stort over op oppervlaktewater.

Door de hoge bebouwingsdichtheden op het bedrijventerrein en de hydrologische situatie is dit terrein het meest geschikt voor het rechtstreeks afkoppelen naar oppervlaktewater via riolering of de toepassing van vegetatiedaken. Om

tot een eenduidig systeem op de bedrijventerreinen te komen, is gekozen voor ondergrondse afvoer van hemelwater naar oppervlaktewater via dichte buizen.

In de buitenplaatsenzone zal het regenwater eveneens worden afgekoppeld. Binnen de zone zal het hemelwater rechtstreeks inzijsen in de bodem. Bij piekbelastingen zal (oppervlakkige) berging ter plaatse worden geregeld om afstroming naar de bermsloten langs de ontsluitingsweg te voorkomen.

3.8.3

G r o n d w a t e r

GRONDWATERSYSTEEM

In het plangebied zelf zijn slechts beperkte meetgegevens over grondwaterstanden beschikbaar. Relatief kleine verschillen tussen het droge en natte seizoen typeren de hydrologische situatie in het gebied.

Bij het bouwrijp maken van de bedrijventerreinen is gekozen voor grondwater-neutraal bouwen, door het toepassen van een mix tussen ophogen en drainage. In het streven naar duurzaamheid is gekozen voor (minimaal) ophogen, om voldoende ontwatering te bewerkstelligen. Daarnaast wordt, voor zover de bedrijfsvoering dit toelaat, uitgegaan van 'kruipruimteloos' bouwen en het waterdicht uitvoeren van ondergrondse constructies zoals laadkuilen. Hiermee wordt afgeweken van de traditionele manier van bouwrijp maken zodat een peilverlaging niet nodig is (= grondwaterneutraal).

3.9

B o d e m - e n g r o n d k w a l i t e i t

Voor het bestemmingsplan ISEV en de beide uitwerkingplannen is onderzoek verricht naar de kwaliteit van de bodem. Hieruit is gebleken dat zich twee vervuilde locaties in het plangebied bevinden. Langs de noordzijde van BTA12-Noord is de waterbodem van de spoorstoot vervuild.

Aan de zuidzijde van BTA12-Zuid bevindt zich een plaatselijke vervuiling van de bodem en het grondwater als gevolg van de autosloperij die aan de Maanderbuurtweg gevestigd was. Hier wordt de bodem gesaneerd bij het bouwrijp-maken.

3.10

V e r k e e r

LANDELIJK WEGENNET

Het plangebied wordt begrensd en doorsneden door zware regionale, nationale en internationale infrastructuur. De zuidzijde van het plangebied wordt gevormd door de autosnelweg A12. Dit is een belangrijke nationale oost-westverbinding tussen de Randstad via Utrecht en Arnhem naar Duitsland. Door de huidige vormgeving van 2x2 rijstroken kent de A12 capaciteitsproblemen.

Dit is de reden dat medio 2009 de A12 tussen Ede (afrit 22) en Veenendaal is verbreed met plusstroken in beide richtingen.

Sinds de aanleg van knooppunt Maanderbroek in 2004 vormt de A30 een belangrijke noord-zuidverbinding tussen de A1 en de A12. Daarnaast wordt door de snelweg het lokale en regionale wegennet in en rond Ede aanzienlijk ontlast.

Ten noordoosten van het plangebied ligt een aansluiting op de A30. Bij de kruising van de N224 en de snelweg bevinden zich op- en afritten (afrit 2, Ede-Noord). Daarnaast heeft de Schutterweg een op- en afrit (afrit 1, Ede) op de A30. Door het plangebied loopt tevens de spoorlijn Utrecht-Arnhem die door middel van een viaduct de A30 kruist.

Aan de noordkant grenst het plangebied aan de provinciale weg N224. De N224 is een regionale verbinding van Arnhem, via Ede en De Klomp naar Zeist. Deze provinciale weg heeft, naast de aansluiting op de A30 (afrit 2, Ede-Noord), tevens twee aansluitingen op de A12, bij Veenendaal (afrit 23, Veenendaal) en ten oosten van Ede (afrit 25, Oosterbeek).

REGIONAAL WEGENNET

Ten oosten van de huidige aansluiting Veenendaal is in 2008 een nieuwe aansluiting op de A12 gerealiseerd, die aansluit op de Rondweg-Oost in Veenendaal. Op deze aansluiting zal in 2010 ook de rondweg om het nog te ontwikkelen bedrijventerrein De Klomp-Oost worden aangesloten.

Via de Kade en de Rijksweg wordt het 'kernrandgebied' ontsloten. De Schutterweg ontsluit de 'buitenplaatsen' en de bedrijventerreinen BTA12-Noord en Zuid. Deze weg functioneert als hoofdontsluiting van de bedrijventerreinen BTA12-Noord en Zuid naar de A30. Tevens verbindt de Schutterweg de bedrijventerreinen Heestereng en Frankeneng met het buurtschap Pakhuis en via het Pakhuisviaduct met Veenendaal-Oost.

LOKAAL WEGENNET

In een principebesluit heeft de gemeenteraad echter aangegeven het Pakhuisviaduct in de toekomst mogelijk te willen afsluiten voor gemotoriseerd verkeer tijdens de spitsperiode, indien de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen aan de Schutterweg gevaar loopt. Door deze afsluiting kan sluipverkeer over de Schutterweg worden geweerd, waardoor de verkeersafwikkeling van en naar BTA12-Noord en Zuid kan worden gegarandeerd. Het viaduct kan dan alleen nog worden gebruikt door langzaam verkeer, landbouwverkeer, openbaar vervoer en hulpdiensten. Tot aan het genoemde besluit uitvoering wordt gegeven, zal het viaduct echter open blijven voor al het lokale verkeer tussen Veenendaal en Ede.

De overige wegen binnen het plangebied hebben slechts een ontsluitende functie.

Langs de noordzijde van de spoorlijn ligt een vrijliggend fietspad tussen Ede en De Klomp. Dit fietspad is in noordelijke richting verbonden met de fietsvoorziening op Kievitsmeent. In zuidelijke richting wordt dit fietspad verbonden met het fietsnetwerk op de bedrijventerreinen. De belangrijkste fietsverbindingen in het plangebied zijn de oost-westverbinding over de Darwinstraat en de noord-zuidverbinding over de Schabernauseweg. Langs deze wegen liggen vrijliggende fietspaden. De oost-westverbinding is via een bus- en fietstunnel onder de A30 verbonden met de Maxwellstraat (Heestereng). Daarnaast zijn de primaire en secundaire wegen van het bedrijventerrein ook voorzien van vrijliggende fietspaden. Het fietsnetwerk in de bedrijventerreinen wordt verbonden met de Kade via fietspaden door het Buitenplaatsengebied. Voor de bereikbaarheid bij calamiteiten zullen deze fietspaden ook voor de hulpverleningsdiensten moeten zijn te gebruiken.



(Toekomstige) wegenstructuur plangebied



Tunnel voor fiets en bus onder de A30 richting Heestereng, met op de voorgrond de in aanleg zijnde Darwinstraat

OPENBAAR VERVOER

De spoorlijn Utrecht-Arnhem splitst het plangebied in twee delen. De spoorlijn bestaat uit twee sporen die gebruikt worden voor het nationale en internationale personen- en goederenvervoer. Het dichtstbijzijnde station is het intercitystation Veenendaal-De Klomp, ten westen van het plangebied. In het plangebied zijn twee gelijkvloerse spoorwegovergangen aanwezig, ter hoogte van de Kade en de Schabernauseweg.

Het plangebied is te bereiken door middel van twee buslijnen tussen Ede en Veenendaal. Lijn 85 rijdt vanuit Heestereng via de tunnel onder de A30 door BTA12-Zuid via het Pakhuisviaduct in de richting van Veenendaal en terug. Daarnaast rijdt lijn 84 tussen het station Veenendaal De Klomp en het ziekenhuis Gelderse Vallei. Deze busverbinding loopt via de Schabernauseweg door BTA12-Noord.

In december 2007 is het parkeerbeleidsplan vastgesteld door de gemeenteraad van Ede. Eén van de uitgangspunten van het 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.

PARKEREN

Op het bedrijventerrein BTA12 Noord en Zuid wordt hierop een kleine uitzondering gemaakt. Het uitgangspunt blijft dat het parkeren ten behoeve van de bedrijvigheid op eigen terrein moeten worden opgelost. Wanneer bedrijven door intensief ruimtegebruik echter niet voldoende ruimte voor parkeren kunnen realiseren op eigen terrein, bestaat de mogelijkheid om als compensatie parkeerruimte te huren op een van de drie centrale parkeerkavels op het bedrijventerrein. Door de inrichting van de wegen zal parkeren in of langs de

CENTRALE PARKEERKAVELS

straten onmogelijk zijn. Tevens zal hiervoor er een verbodsbepaling in de straten van BTA12 komen. Bij de uitgifte van de bedrijfskavels is dan ook uitdrukkelijk aandacht voor de parkeerbehoefte van de bedrijven.

Om te kunnen bepalen hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij een nieuw- of verbouwproject (parkeernorm) wordt vooralsnog gebruik gemaakt van de kentallen zoals deze opgenomen zijn in Publicatie 182 van het CROW. De gemeente werkt echter aan een eigen verordening parkeernormering waarin de toetsing aan parkeernormen en de mogelijkheid van een eventuele afkoopsom nader worden uitgewerkt. Deze nota, Nota Parkeernormering gemeente Ede geheten, wordt naar verwachting in mei 2010 vastgesteld. Tot die tijd zal de parkeernormering op basis van de meest recente publicatie van het CROW worden getoetst.

Na vaststelling van de verordening zijn de hierin beschreven parkeernormen en regels met betrekking tot de afkoopregeling voor de gemeente Ede van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke plannen en projecten.

3.11

Ondergrondse infrastructuur

In het plangebied bevindt zich een drietal buisleidingen. Zij komen alle het plangebied binnen vlak ten noorden van de spoorwegovergang van de Kade. De brandstofleiding van Defensie (8" leiding) buigt bij de Kade af naar het noorden en verlaat het plangebied aan de noordzijde, midden tussen de Kade en het bedrijventerrein Kievitsmeent. De aardgastransportleiding en de rioolpersleiding lopen beide parallel langs het spoor in oostelijke richting.

Voor deze leidingen gelden de volgende bebouwingsvrije zones. Voor de aardgastransportleiding geldt ook een toetsingsafstand:

- Brandstofleiding: 5 m.
- Aardgastransportleiding: 5 m en 20 m.
- Rioolpersleiding: 4 m.

Planbeschrijving

4

4.1

Regionale schaal

Op regionaal schaalniveau ligt Ede aan de rand van de Veluwe en Veenendaal tegen de Utrechtse Heuvelrug. Het plangebied ligt op de grens van het relatief open gebied tussen deze twee uitgestrekte beboste gebieden in. Het vormt een corridor van de Gelderse Vallei in het noorden naar het Binnenveld in het zuiden. Voor het behoud van deze verbinding in het landschap is het essentieel om het contrast tussen de stedelijke bebouwing van de bedrijventerreinen en de landelijke sfeer ten westen van het plangebied op alle schaalniveaus te benadrukken.

De spoorlijn en de Rijkswegen zijn op hoog schaalniveau de belangrijkste lijnen in het plangebied. Met name langs de Rijkswegen is het streven de bedrijventerreinen te presenteren met bijzondere hoogbouw met een eigen karakter. In het stedenbouwkundig plan zijn daarom langs de A12 op de beide hoeken opvallende gebouwen voorzien, die de overgangen in het gebied markeren. Deze gebouwen maken ieder deel uit van een specifiek landschapsonwerp. Ook aan de A30, op de noordoosthoek van het plangebied is een landmark voorzien.

4.2

Deelgebieden

Globaal is het plangebied in te delen in vier deelgebieden, te weten:

- Kernrandzone.
- Buitenplaatsen.
- BTA12-Noord.
- BTA12-Zuid.

4.2.1

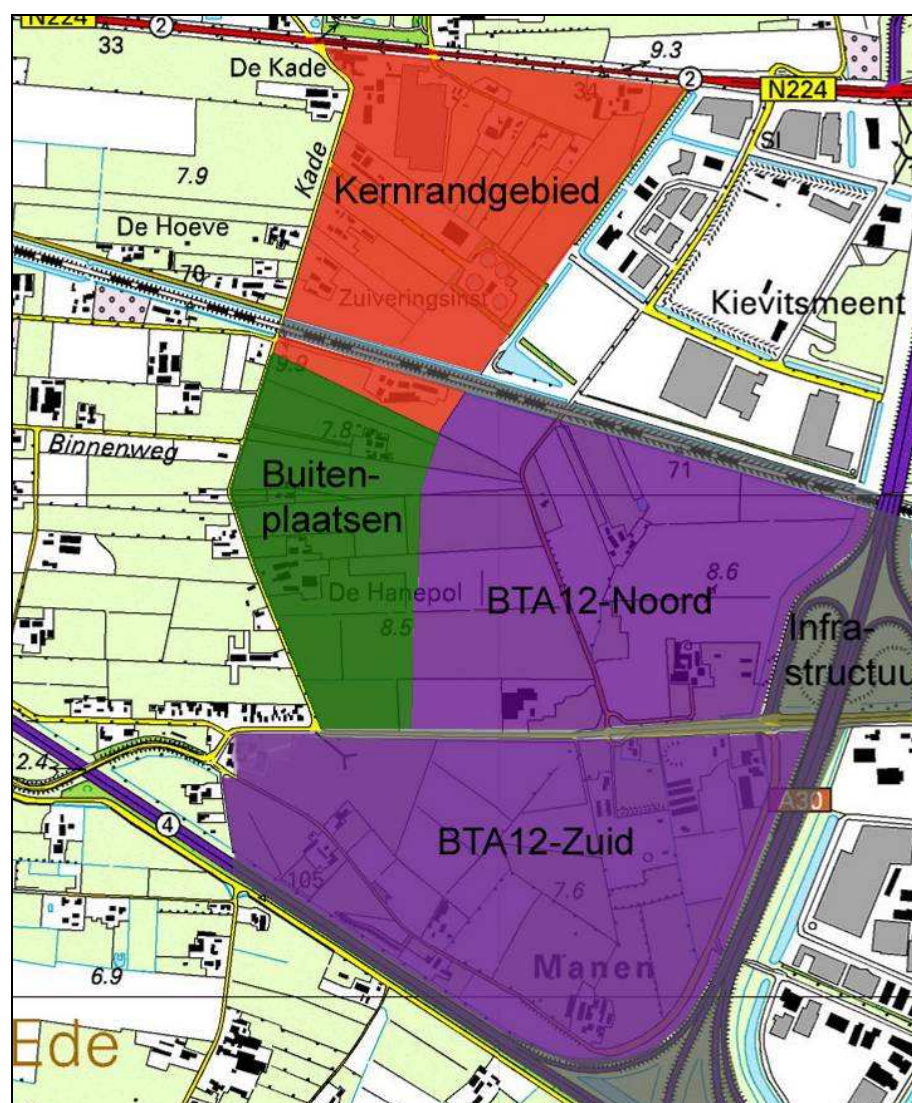
Kernrandgebied

Het kernrandgebied heeft een multifunctioneel karakter en vormt een overgangsgebied tussen het landelijk gebied aan de noord- en westzijde enerzijds en de Edese bedrijventerreinen anderzijds. Het gebied grenst aan de oostzijde aan het bedrijventerrein Kievitsmeent, en in het zuiden aan de buitenplaatszone. Aan de westzijde loopt de Kade, die de verbinding vormt tussen de Rijksweg N224 en de Schutterweg.

In de bestemmingsregeling zullen de bestaande functies voor het deelgebied zoveel mogelijk behoudend worden bestemd. Verder zijn de via een vrijstel-

lingsprocedure ex artikel 19 WRO vergunde en gerealiseerde kippenkatten-wasserij en vatenhandel, alsmede de uitbreiding van het fabricagebedrijf in het bestemmingsplan van passende regeling voorzien. Daarnaast is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor de vestiging van een tuincentrum of een mestverwerkingsbedrijf.

Gedurende de planperiode is het mogelijk dat de aanwezige agrarische bedrijven hun bedrijfsactiviteiten beëindigen. Dit gebeurt onder invloed van autonome ontwikkelingen zoals het reconstructieplan. Om bedrijfseigenaren die willen stoppen en van functie willen wisselen blijvend perspectief in het gebied te bieden, is het beleid gericht op de ontwikkeling van kleinschalige activiteiten in de recreatieve sfeer. Dit is tevens mogelijk voor bedrijven die naast de agrarische functie nevenactiviteiten willen ontwikkelen. Daarnaast mogen agrarische bedrijven die hun agrarische activiteiten beëindigen hun bedrijfs-woning behouden.



Ligging deelgebieden

4.2.2

Buitenplaatsen

Het buitenplaatsengebied vormt, tezamen met het naastgelegen open agrarische gebied, een buffer tussen de bedrijventerreinen van Ede en Veenendaal. In deze buffer staat de landschappelijke belevingswaarde voorop. De kavelrichting van het onderliggende landschap is daarom bepalend voor de invulling van het gebied. Dit wordt ingevuld met percelen parkbos, afgewisseld door openingen, die zichtrelaties in oost-westrichting tot stand brengen. Deze zichtrelaties benadrukken tevens de verbinding van het bedrijventerrein met het parkbos. Het openbaar toegankelijke parkbos kent een eigen onverhard padenstelsel dat op een aantal plekken aansluit op de bestaande wegenstructuur.

De buitenplaatsen worden in twee fasen uitgevoerd. Voor de tweede, noordelijke fase is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Wanneer de geurhindercirkel van het nabijgelegen agrarisch bedrijf verdwenen is, kan de bestemming gewijzigd worden. De eerste fase betreft het zuidelijke deel van de buitenplaatsenzone. Het landschapsonwerp voor dit deelgebied (Bleeker, 2008) gaat uit van het oprichten van negen buitenplaatsen van allure in een openbaar toegankelijk parkbos. Ook zal de bestaande woning aan de Kade 21 worden ingepast. In de bestaande bebouwing van het vroegere agrarische bedrijf aan de Kade 23, de Hanepol, is de vestiging van een recreatie-/ horecabedrijf voorzien. Het inpassen van de woningen geschiedt met streekeigen beplanting.



Landschapsonwerp buitenplaatsen (Bleeker, 7 april 2008)

Vanaf de Kade zal een weg worden aangelegd, ter ontsluiting van de buitenplaatsen. Om deze weg een passende allure te geven, komen er laanbeplanting en berm sloten aan weerszijden. Van de buitenplaatsen zelf verspringen de rooilijnen van de hoofdgebouwen ten opzichte van elkaar. De richting van de bouwmasa en de noklijn zijn in lijn het landschap gelegd, namelijk oost-west gericht.

De buitenplaatsen komen op ruime kavels te staan, op ruime afstand van de ontsluitingsweg. De percelen bestaan uit tuinen behorende bij de buitenplaatsen en het parkbos. In de tuinen (c.q. op de erven) zijn geen paardenbakken toegestaan. Het parkbos is voorzien van een openbaar toegankelijk padenstelsel. Ook langs de waterpartij aan de Schutterweg en de boszone met watergang die tussen de buitenplaatsen en het bedrijventerrein ligt, kan worden gewandeld. Enkele doorsteken naar het bedrijventerrein maken het aantrekkelijk voor werknemers om tijdens de lunchpauze in het parkbos een ommetje te maken.

In het verlengde van de singel, die zich in oost-westrichting uitstrekt in bedrijventerrein BTA12-Noord komt een open graszone, die dienst doet als wadi. Deze ruimte versterkt zo de verbinding tussen bedrijventerrein en parkbos.

Naast het vergroten van de landschappelijke waarden van het gebied gelden ook doelstellingen voor het vergroten van de natuurwaarden. Daarom worden alle watergangen voorzien van natuurvriendelijke, onverharde oevers. Om de natuurwaarden van het parkbos te vergroten, worden naast diverse bostypen ook mantelzoomvegetaties aangeplant.

Om de beoogde landschappelijke en ruimtelijke kwaliteiten in de buitenplaatszone te realiseren, is een afzonderlijk beeldkwaliteitsplan opgesteld.

4.2.3

Bedrijventerreinen BTA12-Noord en BTA12-Zuid

De stedenbouwkundige hoofdstructuur van de bedrijventerreinen is gebaseerd op de verkaveling en de richtingen in het landschap. Hierin lopen de lange lijnen in principe in oost-westrichting. De lijnen dwars daarop zijn van ondergeschikte betekenis. Lange lijnen vormen de hoofdstructuur en krijgen een aanzienlijke breedte om de benodigde ruimtelijke kwaliteit te kunnen bieden. Vrijliggende fietspaden en watergangen zijn om deze reden zoveel mogelijk in de profielen gebundeld.

De belangrijkste weg en hoofdingang van de beide bedrijventerreinen vanaf de A30 is de Schutterweg. Deze weg scheidt tevens BTA12-Noord en Zuid van elkaar. De overige grenzen van BTA12-Noord zijn de A30 in het oosten, de spoorlijn aan de noordzijde en in het westen het parkbos van de buitenplaatsen. Op het bedrijventerrein zelf blijft de Schabernauseweg als oorspronkelijke landschappelijke lijn zichtbaar, deels in de vorm van een fietsverbinding. De Schabernauseweg sluit aan op het fietsnetwerk, waarmee onder andere ook de buitenplaatsen zijn verbonden.

Aan de oostgrens, waar de A30 direct zicht heeft op de bebouwing is een representatieve uitstraling van groot belang. Het landmark in de noordoosthoek zal gevormd worden door de bebouwing van een bloemen- en plantenveiling.

Ten zuiden van de Schutterweg strekt BTA12-Zuid zich uit tot aan de A12. In het westen liggen bergingsvijvers op de overgang naar Pakhuis en aan de oostzijde vormt de A30 de grens van het bedrijventerrein.

Het gebied BTA12-Zuid wordt vanaf de Schutterweg ontsloten door de Boylestraat en de Franklinstraat. Tussen beide straten loopt, parallel aan de snelweg A12, de Darwinstraat. Het bedrijvengebied is hierdoor zo ingedeeld dat de meeste kavels direct uitkomen op de hoofdroute of een gevel aan de rand van het bedrijvengebied hebben. De Darwinstraat gaat richting Heestereng als fietspad en busroute onder de snelweg A30 door.



Groenstructuur plangebied

In de zuidoosthoek ligt het bedrijvengebied in de oksel van het knooppunt Maanderbroek. De bedrijfsbebouwing die hier verrijst zal voldoende hoogte hebben en opvallende architectuur, ingepast in een landschappelijk ontwerp, zodat een markant punt langs deze hoofdroutes gevormd kan worden. Behalve langs de Rijkswegen is ook langs de Schutterweg bebouwing met een representatief karakter essentieel.

De bedrijventerreinen BTA12-Noord en Zuid zullen door het stedelijke karakter van de (toekomstige) inrichting tot de bebouwde kom van Ede gaan behoren. De andere deelgebieden liggen buiten de bebouwde kom.

4.3

Duurzaamheid

In het structuurplan is duurzaamheid een van de belangrijke algemene uitgangspunten. Met name voor de bedrijventerreinen BTA12-Noord en Zuid wordt duurzaamheid daarom op alle niveaus en aspecten nagestreefd.

4.3.1

Duurzaam waterbeheer

Op de bedrijventerreinen worden maatregelen voor duurzaam waterbeheer getroffen. Met een integraal duurzaam watersysteem worden maatregelen getroffen, die de kans op verdroging, vervuiling, wateroverlast en andere problemen verminderen. Hierbij is zoveel mogelijk grondwaterneutraal gewerkt.

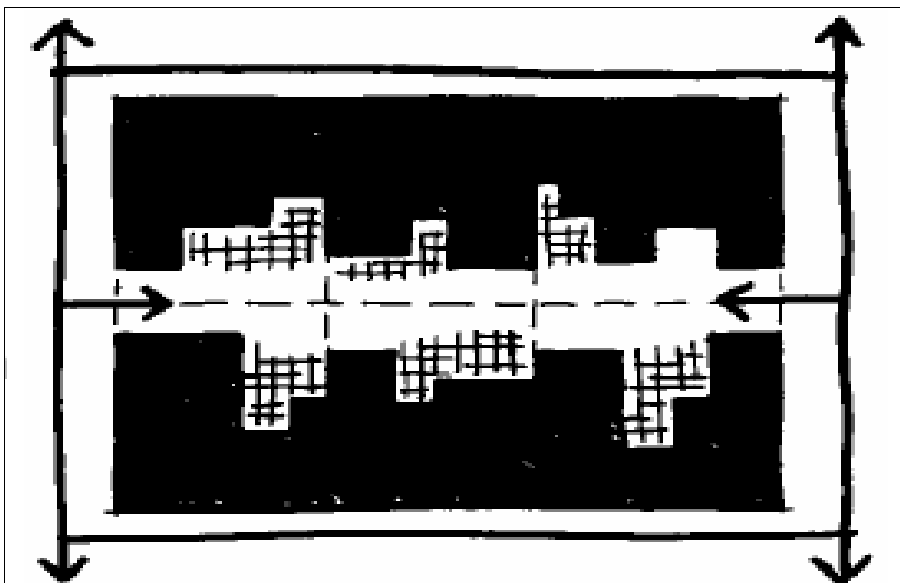
In het plan wordt ruim 60% van het verharde oppervlak niet aangekoppeld. Het resterende deel wordt afgevoerd via een verbeterd gescheiden stelsel. Er is voor gekozen het water in de Noordelijk Spoorloot, het landbouwwater en de afstromende neerslag vanwege hun kwaliteitsverschil zo lang mogelijk van elkaar te scheiden.

4.3.2

Intensief ruimtegebruik

Voor de bedrijventerreinen streeft de gemeente naar intensief ruimtegebruik. Om dit te bereiken is op een deel van de bedrijventerreinen gewerkt met een innovatief stedenbouwkundig concept. Hierin wordt een gesloten bouwblok gerealiseerd met een gezamenlijke binnenruimte.

Aan de buitenzijde van het bouwblok heeft de bebouwing een representatief karakter en staat de gevel voor minimaal 80% in de kavelgrens. Doordat de bedrijven hun gebouwen aan elkaar kunnen bouwen, verliezen zij niet onnodig ruimte aan brandgangen en dergelijke. Bovendien hoeven zij niet te investeren in ontsierende hekwerken rondom hun perceel. Aan de voorzijde is het alleen toegestaan bezoekers te laten parkeren. Al het andere verkeer, zoals expeditie en het parkeren ten behoeve van werknemers, vindt langs de achterzijde over de bedrijventerrein zijn weg naar het bedrijf.



Stedenbouwkundig concept van een bedrijventerrein

4.3.3

Windenergie

Bij de planontwikkeling van het bedrijventerrein A12 heeft vanaf het begin voorop gestaan dat het bedrijventerrein een duurzaam bedrijventerrein zou moeten worden. Hierbij zijn ook ambities op het gebied van duurzame energie geformuleerd. De doelstelling is dat 20% van de totale energiebehoefte van het bedrijventerrein via duurzame energie wordt ingevuld. Uit de Energievisie (2003), die voor het bedrijventerrein is opgesteld, blijkt dat een belangrijk deel van deze ambitie via windenergie kan worden gerealiseerd.

Het provinciale beleid gaat uit van het plaatsen van ten minste drie windturbines. In het bestemmingsplan ISEV was echter een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het plaatsen van één tot drie windturbines. Bij het zoeken naar een geschikte locatie voor de plaatsing van windturbines liet een regionale scan zien dat er slechts enkele mogelijke locaties binnen de gemeente Ede zijn. Ook het aantal turbines dat op de gevonden locaties gebouwd zou kunnen worden blijkt beperkt. Op basis van onderzoeken van Ecofys (september 2004 en augustus 2006) bleek dat plaatsing van twee grote windturbines (3 MW per turbine) met een hogere energieopbrengst hebben dan drie kleinere turbines. Bovendien tast de variant met twee turbines het landschap minder aan en is deze kosteneffectiever.

Op basis van de nota Windturbines A30 (d.d. september 2008) sprak de gemeente de voorkeur uit voor de variant met twee grote windturbines, langs de A30. In de gemeente Ede is geen ruimte om invulling te geven aan de provinciale voorkeur voor een windpark van minimaal vier windturbines. Dit is in bestuurlijk overleg met de provincie besproken.

In dit bestemmingsplan wordt deze voorkeursvariant mogelijk gemaakt door de bouwmogelijkheid voor twee windturbines op te nemen (zie ook paragraaf 4.4.3). Aangezien in het 'Bestemmingsplan ISEV' reeds een wijzigingsbevoegdheid voor het plaatsen van twee windturbines was opgenomen, heeft de provincie heeft aangegeven om, in afwijking van het provinciaal beleid, in te stemmen met het mogelijk maken van de twee windturbines.

4.3.4

Sociale veiligheid en verkeersveiligheid

Voor de inrichting van de openbare ruimte staan sociale veiligheid en verkeersveiligheid voorop. Bij de planontwikkeling worden reeds initiatieven met betrekking tot mobiliteitsmanagement meegenomen. Hierbij wordt het gebruik van fiets en openbaar vervoer zoveel mogelijk gestimuleerd. In het ontwerp van de bedrijventerreinen is reeds rekening gehouden met de benodigde faciliteiten. Zo kent het ontwerp een uitgebreid fietsnetwerk met relatief veel vrijliggende paden en twee busverbindingen. Daarnaast voorkomt een goede bewegwijzering onnodige omrijbewegingen.

Een helder ingerichte verkeersruimte, met onder andere vrijliggende fietspaden, leidt tevens tot een goede verkeersveiligheid voor zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer.

VERKEERSVEILIGHEID

Ook zal een adequate verlichting van alle verkeersruimten voor een goede sociale veiligheid zorgen. Het parkeren wordt tenslotte geweerd uit de openbare ruimte, waardoor de buitenruimte overzichtelijk blijft. Het beheer en de beveiliging van de openbare ruimte op de bedrijventerreinen is geregeld via parkmanagement.

SOCIALE VEILIGHEID

4.3.5

Beeldkwaliteit

Om de beoogde ruimtelijke kwaliteit op de bedrijventerreinen en representatieve uitstraling naar de Rijkswegen te kunnen bereiken, heeft de gemeenteraad op 10 juli 2008 voor de bedrijventerreinen het beeldkwaliteitsplan BTA12-vastgesteld. Ook voor de buitenplaatsenzone is een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Dit plan is nog in procedure. Beide plannen bevatten welstandscriteria, die -na vaststelling- dienen als toetsingskader voor de welstandscommissie.

Het doel van deze beeldkwaliteitsplannen is een hoogwaardige en duurzame ruimtelijke kwaliteit te realiseren. Dit wordt bereikt door samenhang aan te brengen in de openbare ruimte en door deze zorgvuldig in te richten. Daarnaast wordt een hoog kwaliteitsniveau van de bebouwing nagestreefd. Bouwplannen moeten vergezeld gaan van een inrichtings- en/of beplantingsplan voor de bijbehorende buitenruimte. Hiermee zullen de nieuwe ontwikkelingen beter aansluiten bij en ingepast worden in de omgeving. Hiermee wordt meer samenhang tussen de verschillende deelgebieden gerealiseerd en wordt de ruimtelijke kwaliteit gewaarborgd.

4.4

Nieuwe elementen in het bestemmingsplan

Ten opzichte van het vastgestelde bestemmingsplan ISEV, het Eerste Uitwerkingsplan Ede-West en het Tweede Uitwerkingsplan Ede-West is in dit bestemmingsplan het beleid op een aantal punten veranderd. Eventuele onderzoeken, waarmee de uitvoerbaarheid van deze veranderingen aangetoond dient te worden, zijn terug te vinden in hoofdstuk 5. Het gaat daarbij om de volgende wijzigingen:

4.4.1

Bedrijventerrein

MAXIMALE BOUWHOOGTES

In het bestemmingsplan ISEV bedraagt de maximaal toegestane hoogte van de bebouwing op de bedrijventerreinen BTA12-Noord en Zuid 20 m. Het beleid is gericht op intensieve bebouwing van de bedrijventerreinen en een duurzame ruimtelijke kwaliteit. Daarom wil de gemeente op een aantal plekken een maximale bouwhoogte van 30 m toestaan. In de noordoosthoek van het plangebied kan de bebouwing zelfs tot 45 m hoog worden. Hiermee is het mogelijk met een accent naar de verhoogd gelegen A30 het bedrijventerrein te presenteren. De toegestane bouwhoogten zijn overal op de verbeelding aangegeven.

MEER GEDETAILLEERDE BESTEMMINGEN BTA12- ZUID

Bij het opstellen van het Eerste Uitwerkingsplan BTA12-Zuid was flexibiliteit in de uitgiftemogelijkheden een belangrijk argument om alleen de primaire en secundaire ontsluitingsroutes een verkeersbestemming te geven. Inmiddels is meer bekend over de uitgifte van de bedrijventerreinen. Hierdoor is de prioriteit verlegd naar het bieden van rechtszekerheid als het gaat om de bereikbaarheid van de bedrijven. Daarom hebben alle openbare wegen in BTA12-Zuid en Noord de bestemming Verkeer gekregen (zie ook kaart Wegenstructuur in paragraaf 3.9).

WIJZIGINGEN AANDUIDING MINIMUM BEBOUWINGS- PERCENTAGE IN DE GEVEL- LIJN

In het Eerste en Tweede Uitwerkingsplan Ede-West zijn aanduidingen opgenomen voor het bouwen van een minimum percentage van de gevel in de rooilijn. Omdat de uitgifte van het bedrijventerrein inmiddels in een gevorderd stadium is, en meer bekend is over het stratenpatroon in de bedrijventerreinen, kan ook deze regeling op meer plaatsen in het bestemmingsplan worden opgenomen. Zo is de hiermee beoogde duurzame ruimtelijke kwaliteit beter in het bestemmingsplan verankerd.

UITWERKING BEDRIJVEN- TERREINEN

Met het Eerste en het Tweede Uitwerkingsplan had nog niet de gehele bestemming bedrijventerrein uit het moederplan ISEV een directe bouwtitel verkregen. In het bestemmingsplan Ede-West 2009 is ook voor de laatste delen van de uit te werken bestemming een gedetailleerde eindbestemming en daarmee een directe bouwtitel opgenomen. Voor deze delen van het bedrijventerrein gelden dezelfde regels voor intensief bouwen en het bouwen van de gevel in de rooilijn, als elders in de bedrijvenbestemming.

ONZELFSTANDIGE KAN- TOORRUIMTE

Binnen de bestemming bedrijventerrein is het toegestaan om kantoorruimte ten behoeve van de bedrijvigheid te realiseren. Het uitgangspunt hierbij is dat de kantoorruimte ondergeschikt is aan de bedrijfsfunctie ter plaatse. Het oppervlak ten behoeve van onzelfstandige kantoorruimte mag niet meer bedragen dan 50% van het bebouwde oppervlak. Dit percentage is hoger dan de in de voorgaande plannen opgenomen 30%, omdat gebleken is, dat bij veel bedrijven behoefte is aan een hoger percentage onzelfstandige kantoren. Daarnaast komt een hoger percentage kantoorruimte het intensieve ruimtegebruik ten goede.

Aan de bedrijfskavel in de hoek van de A12 en de A30 was in het bestemmingsplan 'ISEV' deels een groenbestemming toegekend. Inmiddels is voor het terrein een uitgewerkt plan gemaakt waarbij de groenbestemming is geïntegreerd in het ontwerp. Voor dit perceel zal een bebouwingsensemble worden opgericht, dat deel uitmaakt van een integraal landschapsonwerp. Dit maakt het mogelijk om op deze markante plek een samenhangend landschappelijk en architectonisch accent te realiseren, dat zich kan meten met andere 'landmarks' langs de A12. Hiervoor is het noodzakelijk de bestemming Groen, die in het Eerste Uitwerkingsplan Ede-West voor deze kavel is opgenomen, te wijzigen in Bedrijventerrein met de aanduiding voor zelfstandige kantoren.

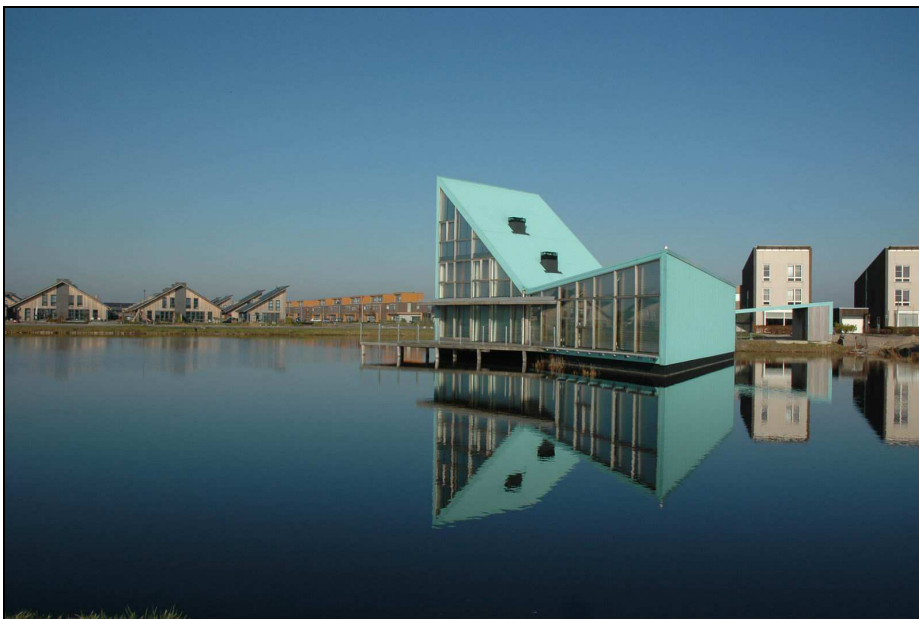
WIJZIGING BESTEMMING
HOEKKAVEL A12/A30

Ter plaatse van deze locatie is een afwijkende maat opgenomen voor de oppervlakte bebouwing die minimaal wordt gerealiseerd moet worden. Om recht te doen aan het principe van efficiënt ruimtegebruik is hier in plaats van een minimaal bebouwingspercentage gekozen voor een Floor Space Index, kortweg FSI.

FLOOR SPACE INDEX

FSI is de maat die het totale aantal vierkante meters bebouwing binnen een plangebied vergelijkt met het totale, zowel bebouwde als onbebouwde, oppervlak van datzelfde plangebied. Bij een FSI = 1 zal het vloeroppervlak 100% van de oppervlakte van het bestemmingsvlak moeten bedragen. Bij FSI = 0.5 is dit 50%.

Dit vloeroppervlak kan echter over diverse verdiepingen worden gerealiseerd. Hierdoor kan het bebouwde oppervlak dus minder dan de in de rest van het plangebied geldende 50% bedragen. Maar doordat er over meerdere verdiepingen gebouwd zal worden, wordt voldaan aan het principe van efficiënt ruimtegebruik.



Referentiebeeld voor zelfstandig kantoor als overgang van Pakhuis naar het bedrijventerrein

WIJZIGING BESTEMMING
HOEKKAVEL SCHUTTER-
WEG/PAKHUIS

Tenslotte is voor een kwalitatief goede ruimtelijke overgang van het groot-schalige bedrijventerrein naar het veel kleinschaliger buurtschap Pakhuis, in het bestemmingsplan een mogelijkheid opgenomen om een klein bouwblok op de hoekkavel in het water te realiseren. De meest passende functie op deze locatie, qua omvang en uitstraling, is een zelfstandig kantoor.

4.4.2

Buitenplaatsen

WIJZIGINGSGEBIED BUI-
TENPLAATSEN

Het zuidelijke gedeelte van de buitenplaatsenzone heeft een gedetailleerde eindbestemming gekregen. Voor dit plan is een landschapsontwerp gemaakt (zie paragraaf 4.2.2). In het noordelijke gedeelte van het deelgebied 'Buitenplaatsen' is de geldende uit te werken bestemming gewijzigd naar de oorspronkelijke agrarische bestemming in combinatie met een wijzigingsbevoegdheid. De wijziging van de bestemmingen in dit gedeelte is pas mogelijk als het gebied geen geurhinder van het nabijgelegen agrarisch bedrijf meer ondervindt. Het is niet bekend of dit binnen de planperiode zal gebeuren. De gemeente heeft echter nog steeds de intentie om ook dit gedeelte te wijzigen ten behoeve van nieuwe buitenplaatsen.

WIJZIGINGEN BESTEMMING
BUITENPLAATSEN

Voor de buitenplaatsenzone was in het bestemmingsplan ISEV een aantal uitwerkingsregels opgesteld, die om uiteenlopende redenen inmiddels gewijzigd zijn en terug komen in de wijzigingsbevoegdheid:

- Om meer variatie in de architectuur van de bebouwing mogelijk te maken, mag de goothoogte variëren van 4,5 m tot 6 m, op voorwaarde dat de kap langs een zijde van het gebouw een goothoogte van 4,5 m of lager heeft.
- Het aantal buitenplaatsen is voor de uit te werken bestemming gemaximeerd op 8. Met de realisatie van negen buitenplaatsen met een directe bouwtitel, komt daarmee het totale aantal op 17 in plaats van de in het moederplan opgenomen 24. De twee bestaande woningen zullen daarnaast blijven bestaan en kunnen eventueel worden omgevormd tot buitenplaats. Een groter aantal buitenplaatsen is op het beperkte oppervlak niet te realiseren, zonder de sfeer van de buitenplaatsenzone aan te tasten.
- Het minimum aantal hectare bos van 15 is komen te vervallen. Voor een dergelijke hoeveelheid bos is geen ruimte binnen deze bestemming. Het streven naar een invulling van het gebied met parkbos blijft onverkort van kracht.
- De minimum oppervlakte van een buitenplaats is van 0,8 ha teruggebracht naar 0,6 ha. Om het gewenste aantal buitenplaatsen te kunnen realiseren, was het noodzakelijk de minimum oppervlakte van een buitenplaats te verkleinen.
- Het maximum te bouwen volume van 1000 m³ per wooneenheid geldt alleen voor het hoofdgebouw. Bijgebouwen worden hierin niet meegerekend. Om de allure van een buitenplaats te kunnen realiseren, is een bepaalde maat voor het hoofdgebouw noodzakelijk. Wanneer de toege-

stane 100 m² bijgebouwen wordt gerealiseerd, blijft te weinig bouwvolume over voor een woning met een dergelijke uitstraling.

4.4.3

Windturbines

Voor twee windturbines in het plangebied is een directe bouwmogelijkheid opgenomen. Het bestemmingsplan ISEV bevat hiervoor een wijzigingsbevoegdheid. Voor de windturbines geldt een afwijkende bouwhoogte. De hoogte van de turbines mag niet meer bedragen dan 110 m, waarbij de diameter van de rotor niet meer dan 100% mag bedragen.

Door Ecofys bv is het rapport 'Locatie- en Effectenstudie windenergie Ede-West e.o.' (september 2004) opgesteld. Hierin wordt een risicoanalyse uitgevoerd naar het plaatsgebonden risico rondom de windturbines. Gesteld wordt dat de veiligheidsafstand van het plaatsgebonden risico voor beperkt kwetsbare objecten (zoals kantoren, werkplaatsen et cetera) een halve rotordiameter bedraagt. Rondom de windturbines is daarom een veiligheidzone opgenomen van 45 m uit het midden van de mast. De gronden binnen deze zone kunnen wel worden gebruikt voor opslag van goederen of ten behoeve van parkeren.

VEILIGHEID

De windturbines staan naast de A30. Met Rijkswaterstaat is overleg gevoerd over de veiligheidsaspecten.

In 2006 is door Ecofys een aanvullend onderzoek gedaan (Afstemming Varianten Windturbines met Verkavelingsplan ISEV- deel 2). Hierin is onder meer onderzoek gedaan naar milieuaspecten. Omdat de afstand van de woningen groter is dan 4 maal de ashoogte is gesteld dat de geluidgevoelige objecten, zoals woningen, net buiten de 44 dB contour liggen. Aan deze windnormcurve wordt dan ook voldaan.

GELUID

De slagschaduw van de windturbines valt grotendeels over het bedrijventerrein zelf. Het kan vóórkomen dat de windturbines tijdelijk stil gezet moeten worden om onevenredige slagschaduw bij de verderop gelegen woningen te vermijden. Dit zal nauwelijks invloed hebben op de productiviteit van de windturbines.

SLAGSCHADUW

4.4.4

Overige wijzigingen

Aan de Kade 23 is op het perceel van de Hanepol een horecafunctie opgenomen. Met deze bestemming wordt recht gedaan aan de bestaande situatie ter plaatse. De horeca-activiteit vindt uitsluitend binnen de bestaande bebouwing plaats en zal derhalve geen (negatieve) invloed op de bestaande waarden in het plangebied hebben.

'NIEUWE'
HORECAVOORZIENING

UITBREIDING BOUWVLAK KVZI	Het bouwvlak van de bestaande kalvergiervoorzuiveringsinstallatie (KVZI) is naar het zuiden vergroot om uitbreiding van de bedrijfsbebouwing mogelijk te maken. Op 10% van de grond mag tot 18 m hoog gebouwd worden. De bedrijfs-categorie is aangepast aan de werkelijke situatie (categorie 5).
GEURZONE	Binnen de geurhindercirkel van de kalvergiervoorzuiveringsinstallatie is niet elke vorm van bedrijvigheid toegestaan. Hiermee was in het bestemmingsplan ISEV geen rekening gehouden bij het opnemen van de bedrijvenbestemming. In dit bestemmingsplan is voor de bestaande niet-geurgevoelige bedrijven aansluitend aan de zuiveringsinstallatie een bedrijfsspecifieke bestemming opgenomen. Op het gedeelte van BTA12-Noord, dat binnen deze hindercirkel valt, is een aanduiding gelegd. Binnen deze aanduiding is het vestigen van geurhindergevoelige bedrijven niet mogelijk.
TUNNEL NAAR KIE- VITSMEEENT	In het bestemmingsplan ISEV is een onderdoorgang van het spoor voorzien naar het bedrijventerrein Kievitsmeent. Deze tunnel zal niet worden aangelegd en is daarom niet meer in dit bestemmingsplan opgenomen. Gebleken is dat de onderdoorgang te kostbaar is. Het niet aanleggen heeft daarnaast geen nadelig verkeerskundig effect. In verband met de verkeersveiligheid is gebleken dat het zelfs beter is om geen onderdoorgang te maken. Hierdoor ontstaat namelijk een directe verbinding tussen de Neonstraat en de Schutterweg. Op deze wijze kan sluipverkeer in de hand worden gewerkt. De oorspronkelijk beoogde verbinding zou een functie hebben voor landbouwverkeer, bussen en hulpdiensten (calamiteitenroute). Als alternatief voor deze functies blijft nu de spoorwegovergang in de Kade open voor gemotoriseerd verkeer. Daarnaast blijft ook de spoorwegovergang Argonstraat (= fietsovergang) toegankelijk als calamiteitenroute. Er wordt onderzocht of het eveneens mogelijk is een busverbinding voor de bedrijven in BTA12-Noord te realiseren via deze overgang.
RIJKSSTRAATWEG 39	Op het terrein van Heko spanten aan de Rijksweg 39 is aan de achterzijde een uitbreidingsmogelijkheid voor bebouwing in de vorm van drie hallen mogelijk gemaakt. De bestaande uitbreidingsmogelijkheid aansluitend op de bestaande bebouwing is komen te vervallen.
RADONSTRAAT 2	Aan de Radonstraat is het bouwvlak HSR verpakkingen vergroot. Het bouwvlak is aangepast om gewenst toekomstige uitbreiding mogelijk te maken, de gemeente heeft in het verleden toegezegd hieraan haar medewerking te verlenen. De bedrijfs-categorie is gewijzigd in 4.
KADE 15	Om te kunnen voldoen aan de nieuwe regelgeving (onder andere met betrekking tot dierenwelzijn) is het agrarisch bouwvlak van het agrarisch bedrijf aan de Kade 15 is vergroot.

In het bestemmingsplan ISEV was aan het perceel Kievitsmeent 4a een woonbestemming toegekend omdat de eigenaar in ruil voor beëindiging van de agrarische functie de mogelijkheid kreeg om een nieuwe woning te bouwen op het perceel aan de Kievitsmeent tussen nummer 6 en 8. Hieraan is echter goedkeuring onthouden.

In voorliggende bestemmingsplan is derhalve de agrarische bestemming op de Kievitsmeent 4a wederom opgenomen. De mogelijkheid voor de bouw van een nieuwe woning (cq de woonbestemming) op het perceel aan de Kievitsmeent tussen nummer 6 en 8 is komen te vervallen.

Uitvoerings- aspecten

5

5.1

Archeologie

In § 3.2 zijn de bekende en te verwachten archeologische waarden in het plangebied in beeld gebracht. Het is van belang dat de ter plaatse van de buitenplaats 'De Hanepol' aanwezige archeologische (verwachtings)waarden worden beschermd. In dit bestemmingsplan gebeurt dat door middel van een dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' met daaraan gekoppeld een vergunningstelsel. Beoogde ontwikkelingen dieper dan 30 cm beneden maaiveld en met een oppervlak groter dan of gelijk aan 100 m² kunnen alleen doorgang vinden onder de voorwaarde van aanvullend archeologisch onderzoek. Dit archeologisch onderzoek moet voldoen aan de richtlijnen in de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie en aan door burgemeester en wethouders van de gemeente Ede gestelde voorwaarden.

Aanvullend archeologisch onderzoek is in deze gebieden niet noodzakelijk wanneer aantoonbare technische maatregelen worden getroffen waardoor de archeologische (verwachtings)waarden in de bodem (in situ) kunnen worden behouden.

5.2

Luchtkwaliteit

Het plangebied is gelegen in een open gebied tussen twee grote bebouwingsconcentraties dat doorsneden wordt door infrastructuur. In het plangebied liggen enkele waardevolle gebieden die mogelijk gevoelig zijn voor depositie van verontreinigende stoffen. De voornaamste bronnen met betrekking tot luchtverontreiniging zijn de bedrijvigheid in Ede en Veenendaal, het (vracht)autoverkeer en de landbouw.

Voor het gehele plangebied van 'bedrijventerreinen A12 Ede-Veenendaal (BTA12)' is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd door Tauw (R001-4435453SSW-planV01-NL, 14 november 2006). Het onderzoek heeft onder meer betrekking op het plangebied van voorliggend plan.

Uit het rapport blijkt dat in 2006 de situatie in het gehele gebied aan de normen voor de luchtkwaliteit werd voldaan. Een uitzondering hierop vormt het

gedeelte ter plaatse van het knooppunt Maanderbroek (kruising A12 en A30), hierbij worden de waarden voor fijn stof overschreden.

Op 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) in werking getreden. Het onderhavige plangebied is in het NSL opgenomen als project 'in betekenende mate'. De maatregelen uit het NSL om de luchtkwaliteit te verbeteren leiden ertoe dat in de toekomst de concentraties fijn stof zullen afnemen. Deze maatregelen zullen er toe leiden dat ook ter plaatse van het knooppunt Maanderbroek vanaf 2010 geen sprake meer zal zijn van een overschrijding van grenswaarden.

5.3

Geluid

In het deelgebied 'buitenplaatsen' is een rechtstreekse bouwmogelijkheid voor acht nieuwe woningen opgenomen. Daarnaast kunnen in dit gebied via een wijzigingsbevoegdheid nog eens acht buitenplaatsen gerealiseerd worden. Deze nieuwe geluidgevoelige functies bevinden zich gedeeltelijk binnen de onderzoekszones van de A12, de Schutterweg, de Kade en de spoorlijn Utrecht-Arnhem.

5.3.1

Wegverkeerslawai

WET GELUIDHINDER In het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) bevinden zich langs alle wegen onderzoekszones, met uitzondering van die wegen waar een maximum snelheid van 30 km/uur geldt.

ZONEBREEDTE Voor wegen binnen de bebouwde kom geldt een zone van 350 m voor een weg, bestaande uit drie of meer rijstroken en 200 m voor wegen, bestaande uit één of twee rijstroken. Buiten de bebouwde kom bedraagt de zonebreedte voor tweestrookswegen 250 m, voor vierstrookswegen 400 m en voor zesstrookswegen 600 m.

HOGERE GRENSWAARDE Uit het onderzoek bleek dat voor vorengenoemde genoemde woningen hogere grenswaarden nodig waren. Gedeputeerde Staten van Gelderland hebben daarvoor hogere grenswaarden vastgesteld op 29 januari 2004 (MW2004.82).

5.3.2

Railverkeerslawai

ZONEBREEDTE Voor de huidige spoorlijn Utrecht-Arnhem geldt een onderzoekszone van 400 m aan weerszijden van de spoorlijn. Uit onderzoek is gebleken dat voor deze spoorlijn de 53 dB-geluidscontour op 321 m uit de as van het spoor ligt. In het deelgebied 'Buitenplaatsen' kan de geprojecteerde bebouwing als geluidsgevoelig object worden aangewezen.



Spoorlijn Arnhem - Utrecht

Uit onderzoek bleek dat voor bovengenoemde woningen in het deelgebied Buitenplaatsen hogere grenswaarden nodig waren. Gedeputeerde Staten van Gelderland hebben daarvoor hogere grenswaarden vastgesteld op 29 januari 2004 (MW2004.82).

HOGERE GRENSWAARDE

5.3.3

Industrielawaai

Ten oosten van het plangebied ligt een rioolwaterzuiveringsinstallatie met een geluidcontour. De 50 dB(A)-contour van deze installatie is gelegen op circa 500 m. Binnen deze contour kunnen geen geluidsgevoelige bestemmingen als woningen worden toegestaan. De contour raakt net de plangrens en geeft wat betreft geluid geen problemen.

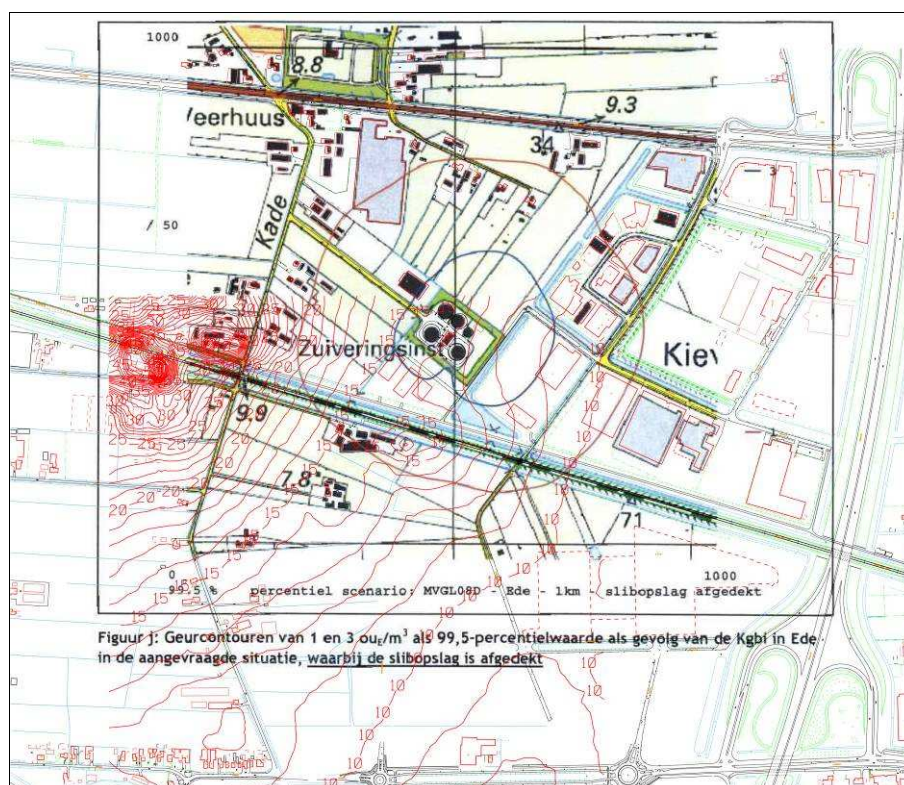
Op de bedrijventerreinen BTA12-Noord en Zuid zijn, evenmin als elders in het plangebied, bedrijven toegestaan met een geluidzone.

5.4

Geurhinder

Voor het woon- en leefmilieu is, naast geluid, het aspect geur bepalend. De bedrijventerreinen BTA12-Noord en Zuid zijn bestemd met het principe van de inwaartse zonering als uitgangspunt. Dit houdt in, dat bedrijven op deze terreinen geen milieuhinder mogen veroorzaken voor gevoelige functies, zoals woningen in de omgeving. De bedrijven, met uitzondering van de KVZI in het deel van het plangebied ten noorden van de spoorlijn vormen geen bezwaar

voor de omgeving. Handhaving van de bestaande situatie is daarom niet bezwaarlijk.



Geurcirkels binnen en buiten plangebied

In het plangebied, ten noorden van de spoorlijn, bevindt zich een kalvergier-voorzuiveringsinstallatie(KVZI). Deze installatie heeft een vergunningscontour van 3ge/m³, die gebaseerd is op de 98-percentiel waarde. Dit betekent dat deze vastgestelde waarde in 98% van de tijd niet overschreden mag worden.

Direct ten zuiden van de spoorlijn bevindt zich nog een agrarisch bedrijf. Ook voor dit bedrijf zijn geurcontouren opgenomen (zie bovenstaande kaart).

Met deze contour moet rekening gehouden worden in het kader van geuroverlast. Concreet betekent dit dat binnen deze contour in principe geen stankgevoelige functies kunnen worden toegestaan. Deze geurcontouren vormen momenteel daarmee een belemmering voor de ontwikkeling van het noordelijke deel van de buitenplaatsenzone. Wanneer de geurhinder in de toekomst afneemt, door technische middelen of door het stoppen van de activiteiten, kan de ontwikkeling alsnog plaatsvinden.

5.5

Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's bij productie, opslag en 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 vervoeren van gevaarlijke stoffen. Rond bedrijven en langs routes (of buisleidingentracés) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, zijn daarom zones ingesteld waarbinnen de risico's moeten worden onderzocht en getoetst voor toekomstige bebouwing. Deze risico's worden uitgedrukt in een plaatsgebonden risico (PR) en een groepsrisico (GR), en betreffen alleen de personen die niet deelnemen aan deze activiteiten.

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

Binnen externe veiligheid zijn twee aspecten te onderscheiden: externe veiligheidsaspecten van inrichtingen en van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

5.5.1

Beleid

Het wettelijk kader voor het aspect externe veiligheid wordt gevormd door een aantal beleidsstukken. De belangrijkste zijn:

- Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI);
- Wet vervoer gevaarlijke stoffen;
- Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen;
- Besluit risico's zware ongevallen;
- Circulaire Zonering langs hogedrukaardgasleidingen;
- Ontwerp-Besluit EV buisleidingen.

5.5.2

Situatie plangebied

Voor het bestemmingsplan Ede West 2009 zijn de risico's vanwege transport op de A12 en de A30 relevant. Tevens is een defensie pijpleiding aanwezig in het gebied. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is niet relevant omdat dit in de nabije toekomst wordt beëindigd. Langs de spoorlijn ligt ook een hogedruk aardgasleiding van de Gasunie.

WEGVERKEER Adviesbureau Oranjewoud/SAVE heeft in oktober 2009 een onderzoek gedaan naar de externe veiligheidsrisico's vanwege transport op de A12 en A30 in het kader van het bestemmingsplan 'Ede West'³.

Uit het onderzoek blijkt dat vanwege het transport op de A12 en A30 geen PR-contour is berekend. Uit het onderzoek blijkt ook dat het groepsrisico vanwege het transport op de wegen onder orientatiewaarde blijft. Het bestemmingsplan maakt weinig nieuwe ontwikkelingen mogelijk ten opzichte van het bestemmingsplan ISEV. Er is echter wel sprake van een lichte toename van het groepsrisico binnen het bestemmingsplan. De ontwikkeling van het nieuwe bestemmingsplan is toegestaan, mits een verantwoording plaatsvindt.

Over alle overige wegen in en nabij het plangebied worden geen relevante hoeveelheden gevaarlijke stoffen vervoerd.

BUISLEIDINGEN De pijpleiding van Defensie die het plan doorkruist vervoert kerosine. Dit is een K2 vloeistof. Uit de berekeningen van het RIVM (aug 2008) blijkt dat voor een dergelijke buisleiding geen PR contour bestaat en dat bij een dichtheid tot 100 personen per hectare de risico's onder de 0,1 maal de orientatiewaarde liggen. Binnen het uitwerkingsgebied is dit het geval. De risico's met betrekking tot deze buisleiding zijn acceptabel.

Echter is wel geconstateerd dat de buisleiding een schuur doorkruist. Deze schuur is ondanks geldende bebouwingsafstanden uit de oude circulaire gerealiseerd en is tevens in strijd met de 5 meter belemmeringsstrook uit het nieuwe besluit. De gemeente Ede is samen met Defensie op zoek naar een oplossing.

HOGEDRUK AARDGASLEIDING (GASUNIE) Uit het onderzoek van Oranjewoud/SAVE blijkt dat de Gasunie voor deze buisleiding heeft aangegeven dat de leiding is ontworpen op een gebiedsklasse 4 uit de circulaire. Dit is de gebiedsklasse met de hoogste dichtheid (flatgebouwen). Voor een dergelijke leiding geldt een bebouwingsafstand van 4 meter volgens de circulaire. Volgens het aanstaande nieuwe besluit buisleidingen geldt een belemmeringsstrook van 5 meter. Om ook in de toekomstige situatie te kunnen voldoen aan de regelgeving wordt in het plan uitgegaan van 5 meter (plankaart).

Plaatsgebonden risico

Uit het onderzoek blijkt tevens dat geen plaatsgebonden risicocontour kon worden berekend hoger dan de 10^{-6} contour. Dit betekent dat de 10^{-6} contour op de buisleiding zelf ligt en dat zowel in de bestaande als de nieuwe situatie geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten binnen deze contour liggen. De waarden blijven daarbij ver binnen de gestelde normering. De belemmerde

³ (Risicoberekening vervoer gevaarlijke stoffen bestemmingsplan Ede West d.d. 23 oktober 2009 198426 091033 - HA76).

strook van 5 meter aan weerszijden van de buisleiding is opgenomen op de plankaart.

Groepsrisico

Door de nieuwe ontwikkelingen neemt het groepsrisico toe in het gebied. Een verantwoording van het groepsrisico is nodig.

Uit opgaaf van Prorail, ontwikkelingen binnen het zogenaamde basisnet en uit prognoses is gebleken dat het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor binnenkort zal vervallen (verplaatst naar Betuwelijn). Daarom zijn de risico's vanwege transport op het spoor niet meegenomen in het onderzoek.

SPOORVERKEER

In het gebied zijn vooralsnog geen bedrijven aanwezig die onder het BEVI vallen. Indien een dergelijke aanvraag bij de gemeente binnenkomt zullen de risico's worden getoetst aan de wettelijke normering en het Edes beleid.

BEDRIJVEN

Conclusie

Voor geen van aspecten is een plaatsgebonden risicocontour berekend. Het groepsrisico overschrijdt nergens de orientatiewaarde maar neemt wel toe als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen. Een verantwoording van het groepsrisico is nodig.

5.5.3

Advies Hulpverlening Gelderland Midden

Hulpverlening Gelderland Midden (HGM) heeft een advies opgesteld met betrekking tot zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid omtrent het bestemmingsplan. Zij hebben de volgende relevante opmerkingen gemaakt:

- in de verantwoording opnemen waarom de risico's vanwege spoor niet worden mee genomen;
- bouwkundige maatregelen te treffen om de effecten van incidenten te beperken;
- in overleg met brandweer Ede bluswatervoorziening en bereikbaarheid te bekijken;
- de blusvoorzieningen langs het spoor en de weg te optimaliseren om daarmee het maatgevend scenario voor wat betreft de blusvoorzieningen voldoende te kunnen bestrijden.

5.5.4

Afweging

Het voorgaande in acht genomen is de gemeente Ede tot de volgende afweging gekomen:

De kans op een ongeval ter plaatse van het plangebied is klein. De gemeente heeft het advies van HGM ter harte genomen en wil het volgende opmerken:

- ontwikkelingen binnen het basisnet spoor en opgaaf van Prorail en ontwikkelingen vanwege het personenvervoer hoogfrequent spoor zijn der-

mate overtuigend dat aannemelijk is dat het vervoer van gevaarlijke stoffen op deze lijn komt te vervallen en zal verhuizen naar de Betuwe-lijn. De kans dat de komende jaren een incident plaatsvindt weegt niet op tegen de garanties die maatregelen bieden wat betreft bestrijdbaarheid en economische haalbaarheid;

- de gemeente zal per bouwplan beoordelen of extra brandwerende voorzieningen nodig;
- brandweer Ede is bij het project en de inrichting van noodhulpvoorzieningen betrokken;
- de bluswatervoorziening langs de A12 en A30 zullen worden geoptimaliseerd zodat genoeg capaciteit is voor de bestrijding van een BLEVE.

De gemeente vindt het zogenaamde overgebleven 'restrisiko' acceptabel.

5.6

Economische uitvoerbaarheid

Het voorliggende plan wordt gerealiseerd op initiatief van de gemeente Ede. De gemeente heeft vrijwel alle gronden van het bedrijventerrein verworven. Met de ontwikkelaars in het gebied zijn zelfrealisatieovereenkomsten gesloten. Dit geldt ook voor de grondeigenaar waar de buitenplaatsen zijn mogelijk gemaakt. De betrokken gronden zullen voor de uitvoering van de plannen worden verkocht aan een particuliere (project)ontwikkelaars. Naast de grondprijs zullen de kosten die gepaard gaan met deze herziening en de kosten voor inrichting van het plangebied worden doorberekend in de grondprijs.

EXPLOITATIEPLAN

De kosten voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein zijn opgenomen in de grondexploitatie. Omdat de kosten verzekerd zijn, is het opstellen van een exploitatieplan dan ook niet nodig.

Mochten zich in de toekomst toch ontwikkelingen voordoen waarbij de gemeente kosten moet maken, dan zullen die uitsluitend onder de wijzigingsbevoegdheid vallen. Er zal dan eerst worden bezien of er een kostenverhaalovereenkomst kan worden gesloten, voordat de gemeente haar medewerking zal verlenen.

Door Ecofys is onderzoek gedaan naar de economische uitvoerbaarheid van het plaatsen en exploiteren van twee windturbines. Rekening houdend met de subsidieverstreking zijn de windturbines rendabel. De terugverdientijd van de investering wordt gesteld op zes tot zeven jaar.

De economische uitvoerbaarheid wordt hiermee geacht te zijn aangetoond.

Juridische aspecten

6

In dit hoofdstuk worden de regels van het voorliggende bestemmingsplan nader toegelicht. De procedure van het bestemmingsplan is in paragraaf 6.5 nader toegelicht.

De regels zijn afgestemd op de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) die op 1 juli 2008 in werking zijn getreden. Tevens is het plan afgestemd op de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2008 (SVBP2008) die op 1 januari 2010 in werking treedt. Dit betekent onder meer dat niet meer wordt gesproken van voorschriften maar van (plan)regels.

Tevens zijn in de SVBP2008 verplichtingen opgenomen ten aanzien van de naamgeving van bestemmingen en aanduidingen, met het oog op de vergelijkbaarheid van bestemmingsplannen. Deze zijn in het voorliggende bestemmingsplan toegepast.

De SVBP2008 en het Bro 2008 bevatten een aantal onderdelen dat verplicht moeten worden overgenomen in de regels van een bestemmingsplan. Dit betreft:

- begrippen: een aantal begripsomschrijvingen dient overgenomen te worden uit de SVBP2008;
- de wijze van meten;
- anti-dubbelregel;
- overgangsrecht.

De Wro bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Dit hoeft dus niet in de regels te worden opgenomen. Hetzelfde geldt voor de strafbepaling.

6.1

Nadere toelichting op de regels

De SVBP2008 geeft een verplichte indeling van de hoofdstukken van de regels uit oogpunt van leesbaarheid en raadpleegbaarheid:

- Hoofdstuk 1 Inleidende regels (begrippen; wijze van meten).
- Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels.
- Hoofdstuk 3 Algemene regels (onder andere: anti-dubbelregel, algemene ontheffings- en wijzigingsregels).
- Overgangs- en slotregels (overgangsrecht en slotregel).

6.2

Inleidende regels

In het eerste hoofdstuk van de regels worden begrippen verklaard die in de regels voorkomen en die om een nadere omschrijving vragen. Een aantal veel voorkomende begrippen is als verplicht onderdeel overgenomen uit de SVBP2008.

In het eerste hoofdstuk van de regels wordt ook aangegeven op welke wijze gemeten moet worden om bijvoorbeeld een goot- of bouwhoogte te bepalen. Deze zijn (vrijwel) geheel overgenomen uit de SVBP2008.

6.3

Bestemmingsregels

De regels van een bestemming zijn als volgt opgebouwd en benoemd, waarbij duidelijk zal zijn dat een bestemmingsregel niet alle elementen hoeft te bevatten. Dit kan per bestemming verschillen.

- Bestemmingsomschrijving.
- Bouwregels.
- Nadere eisen.
- Ontheffing van de bouwregels.
- Ontheffing van de gebruiksregels.
- Aanlegvergunning.
- Wijzigingsbevoegdheid.

Bestemmingsomschrijving

De bestemmingsomschrijving omvat een opsomming van de functies / gebruiksmogelijkheden binnen de gegeven bestemming. Deze opsomming is van wezenlijk belang, aangezien zij de basis vormt voor de overige op de bestemming betrekking hebbende regels.

Bouwregels

In de bouwregels zijn objectieve regels gesteld met betrekking tot de plaats en de afmetingen van de gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Nadere eisen

Hierin zijn onderdelen opgenomen waarin het college van burgemeester en wethouders nadere eisen kan stellen.

Ontheffing van de bouwregels

Hierin zijn mogelijkheden opgenomen om in beperkte mate af te wijken van de opgenomen bouwregels indien aan de opgenomen voorwaarden wordt voldaan.

Aanlegvergunning

Om de kwaliteiten van een bestemming te beschermen, is een aantal werken en werkzaamheden niet zonder meer toegestaan, maar alleen nadat een aanlegvergunning is verkregen. De desbetreffende werken en werkzaamheden en de toetsingscriteria voor de beoordeling van een aanvraag voor een aanlegvergunning zijn hier opgenomen.

Wijzigingsbevoegdheid

Door middel van een bevoegdheid kan de bestemming onder voorwaarden worden veranderd in een andere bestemming of kan een aanduiding worden toegevoegd of verwijderd.

In het plan zijn drie wijzigingsgebieden opgenomen. Aan de Rijksstraatweg wordt de mogelijkheid geboden om de bestemming te wijzigen ten behoeve van de realisatie van een tuincentrum en een biogasinstallatie.

Op het bedrijfsperceel in het noordoosten van BTA12-Noord is een bevoegdheid opgenomen om de bestemming te wijzigen, zodat de gronden en gebouwen gebruikt kunnen worden voor het houden van evenementen.

Tenslotte is in het plan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de agrarische bestemming te wijzigen zodat de betreffende percelen kunnen worden benut voor de uitbreiding van de buitenplaatszone. Voor een groot gedeelte van de betreffende gronden zal de wijzigingsbevoegdheid pas gebruikt kunnen worden indien de aanwezige geurcontour niet meer van kracht is.

UITBREIDING BUITEN-
PLAATSENZONE

6.4

Bestemmingen

De in dit bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en bijbehorende regels zullen in deze paragraaf nader worden toegelicht.

Agrarisch

De bestaande agrarische bedrijven zijn in deze bestemming opgenomen. De bedrijven hebben een bouwvlak op maat gekregen, afhankelijk van de grootte van het agrarische bedrijf. Conform de regelingen in overige buitengebiedplannen uit de gemeente Ede mag de inhoud van een bedrijfswoning maximaal 660 m³ bedragen. In het plan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om functieverandering mogelijk te maken.

Bedrijf

Enkele ten noorden van de spoorlijn Utrecht-Arnhem gelegen bedrijven hebben de bestemming 'Bedrijf' gekregen. De toelaatbaarheid van bedrijven wordt bepaald aan de hand van de bij de voorschriften gevoegde 'Staat van bedrijven' door middel van een milieucategorie op de verbeelding, waarbij is aangesloten op de milieucategorie van de bestaande bedrijfsvoering. De aanwezige

en toegestane bedrijfswoningen zijn met behulp van een aanduiding aangegeven.

Bedrijventerrein

Deze bestemming betreft deels al uitgewerkte en deels nog uit te werken delen van het bestemmingsplan ISEV. In dat plan is neergelegd wat de hoofdlijnen van beleid zijn voor de opzet van de bedrijventerreinen.

Om aan te sluiten bij het uitgangspunt van een intensief duurzaam bedrijventerrein was ervoor gekozen om een aantal uitwerkingsregels op te stellen aan de hand waarvan in de toekomst de uitwerkingsplannen opgesteld moesten gaan worden. Bij het opstellen van het onderhavige plan is zoveel mogelijk aangesloten bij deze uitwerkingsregels.

De toelaatbaarheid van bedrijven wordt bepaald aan de hand van de bij de voorschriften gevoegde 'Staat van Bedrijven'. Vergelijkbare bedrijven die niet zijn opgenomen zijn door middel van ontheffing toelaatbaar.

De milieucategorieën zijn opgenomen op de verbeelding. Daarmee is duidelijk waar welke categorieën van bedrijven zich mogen vestigen. De afstand van bedrijven tot hindergevoelige bebouwing zoals aangegeven in de Staat van bedrijven is daarbij bepalend geweest.

Het bedrijventerrein moet worden ingericht volgens de principes van duurzaam ruimtegebruik. Van belang hierbij is het schakelen en stapelen van gebouwen. Hiermee wordt getracht om een zo groot mogelijk vloeroppervlak te creëren en de beschikbare grond zo efficiënt mogelijk te benutten. Een en ander is in het plan geregeld door middel van minimale bouwhoogten en bebouwingspercentages.

Bij de ontwikkeling van de diverse bedrijfsterreinen zal gezocht worden naar een mix van duurzaam ruimtegebruik en een meer traditionele wijze van het indelen van een bedrijventerrein. Hierdoor wordt ruimte geboden aan diverse bedrijfssectoren en wordt recht gedaan aan de overgang naar het buitengebied voor de bedrijventerreinen. Op een enkele locatie vraagt een duurzaam ruimtegebruik om een integraal omgevingsontwerp, zodat een accent in de bebouwing kan samengaan met een goede landschappelijke inpassing. Omdat dit ambitieniveau met traditionele bedrijven niet haalbaar is, zijn op deze locaties ook zelfstandige kantoren toegestaan.

De bijzondere locaties mogen een hoogte hebben van 30 m. Deze locaties dienen zich qua uitstraling en representativiteit te onderscheiden. Deze locaties zullen zich oriënteren op de aanliggende infrastructuur zoals de A12, A30 en de spoorweg. In het beeldkwaliteitplan is aan deze locaties nadrukkelijk aandacht besteed.

De wegen en paden binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' dienen ondergeschikte verkeersroutes te zijn die voornamelijk zullen worden gebruikt door

bestemmingsverkeer. Daarnaast is een aanduiding opgenomen voor de parkeerkeerskavels.

Tenslotte is een ontheffingsmogelijkheid opgenomen voor een lagere bouwhoogte dan 7 m tot minimaal 5 m als dit voor de meest doelmatige inrichting van het bedrijf noodzakelijk is.

Bos - Parkbos

Het gebied tussen de Kade en BTA12-Noord en Zuid is bedoeld voor wonen in een parkbos. Wonen in het groen is gewenst omdat deze nieuwe functie een belangrijke bijdrage kan leveren aan het versterken van de landschappelijke kwaliteiten van het landelijke gebied tussen Ede en Veenendaal. Tegelijkertijd speelt het bos een belangrijke rol bij het afschermen van het bedrijventerrein. Dit is met name van belang voor de functie van het gebied als stedelijk uitloopgebied. De woonfunctie is door middel van een aanduiding binnen de bestemming opgenomen.

Detailhandel, Horeca

Enkele incidenteel voorkomende functies zijn in de desbetreffende bestemmingen opgenomen. Deze functies mogen alleen uitgeoefend worden in de bestaande bebouwing. De aanwezige en toegestane bedrijfswoningen zijn met behulp van een aanduiding aangegeven.

Groen, Water, Verkeer en Verkeer - Railverkeer

Openbaar groen, oppervlaktewater en de verkeersfuncties zijn vastgelegd in het plan. Binnen de bestemming 'Verkeer - Railverkeer' vallen zowel de spoorwegen, de spoorwegemplacements als de spoorwegovergangen en binnen de bestemming vallende ondergeschikte wegen, fietspaden, parkeerplaatsen, waterpartijen, sloten en groenvoorzieningen. Parkeerplaatsen in de bestemming 'Verkeer' zijn niet toegestaan.

Wonen

De woningen zijn in het plan bestemd als 'Wonen'. Conform de regelingen in overige buitengebiedplannen uit de gemeente Ede mag de inhoud van een burgerwoning maximaal 660 m³ bedragen. Ruimte wordt geboden voor een aan huis verbonden beroep.

Met de nadere aanduiding 'agrarisch' zijn de woningen met agrarische nevenactiviteiten in het plan geregeld.

Voor wonen met agrarische nevenactiviteiten geldt dat de maximale oppervlakte aan bijgebouwen bij vervanging van bestaande schuren mag worden verruimd tot de oppervlakte van de te vervangen schuren.

Leiding - Brandstof, Leiding - Gas en Leiding - Riool

De in het gebied voorkomende leidingen zijn in het plan vastgelegd en voorzien van een beschermingszone, gekoppeld aan een bouwverbod en een aanlegvergunningvereiste.

Waarde - Archeologie

De bescherming van de archeologische waarden, van de bekende archeologische vindplaats is geregeld door middel van de bestemming 'Waarde - Archeologie'.

6.5**Procedure bestemmingsplan**

De bestemmingsplanprocedure is geregeld in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In de procedure zijn de volgende fasen te onderscheiden:

Vorbereidingsprocedure

Voor het opstellen van een ontwerpbestemmingsplan verricht de gemeente onderzoek naar de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, naar de bestaande toestand en naar mogelijke en wenselijke ontwikkelingen binnen een gemeente. Het ontwerpbestemmingsplan wordt voor overleg verzonden naar de in artikel 3.1.1 van het Bro genoemde instanties. Bovendien wordt het ontwerp ter inzage gelegd voor inspraak op de wijze, zoals die in de gemeentelijke Inspraakverordening is vastgelegd. De gemeente reageert vervolgens op het overleg ex artikel 3.1.1 van het Bro en de inspraak door in de toelichting van het plan op de gemaakte op- en aanmerkingen in te gaan en aan te geven welk standpunt de gemeente daarover inneemt.

Vaststellingsprocedure

Na aankondiging in de Staatscourant en in één of meer plaatselijke dag-, nieuws-, of huis-aan-huisbladen wordt het ontwerpbestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode kan een ieder zienswijzen omtrent het ontwerp naar voren brengen. Na afloop van de termijn van de terinzagelegging stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan al dan niet gewijzigd uiterlijk 12 weken na de termijn van terinzagelegging vast.

Beroepsprocedure

Na de vaststelling van het bestemmingsplan maakt de gemeenteraad het vaststellingsbesluit bekend en legt het vastgestelde bestemmingsplan ter inzage. Indien Gedeputeerde Staten of de VROM-inspectie een zienswijze hebben ingediend die door de gemeenteraad niet volledig is overgenomen of indien de gemeenteraad het bestemmingsplan gewijzigd heeft vastgesteld, geschiedt bekendmaking en terinzagelegging zes weken na vaststelling. Uiterlijk zes

weken na bekendmaking van het vaststellingsbesluit kan er beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Indien het bestemmingsplan ongewijzigd is vastgesteld en gehoor is gegeven aan zienswijzen van Gedeputeerde Staten en/of de VROM-inspectie wordt het vaststellingsbesluit door de gemeenteraad uiterlijk twee weken na vaststelling bekend gemaakt. Tevens wordt uiterlijk twee weken na vaststelling het bestemmingplan ter inzage gelegd.

In het kader van het in artikel 10 Bro genoemde vooroverleg is het voorontwerpbestemmingsplan 'Ede-West 2009' (d.d. 14-03-2008) voor een reactie toegestuurd aan de betrokken overheids- en overleginstanties. Van de mogelijkheid om te reageren hebben de volgende instanties gebruikgemaakt:

1. Provincie Gelderland, dienst Ruimte, Economie en Welzijn;
2. VROM-inspectie regio Oost;
3. Waterschap Vallei & Eem;
4. ProRail;
5. Rijkswaterstaat.

Onderstaand worden per instantie de reacties kort samengevat en voorzien van een beantwoording en de wijze waarop het ontwerpbestemmingsplan eventueel is aangepast.

Provincie Gelderland

1. De provincie stelt in een reactie dat zij het niet eens is met de mogelijkheid van zelfstandige kantoren. De provincie verwijst naar het streekplan. De provincie geeft aan dat zij bezig zijn met een Structuurvisie Bedrijventerreinen waarin nog explicieter wordt aangegeven dat zelfstandige kantoren niet op monofunctionele (regionale) bedrijventerreinen zijn toegestaan.
2. Voorts wijst de provincie naar de verplichte digitalisering van het bestemmingsplan, als deze voor 1 juli 2009 ter visie wordt gelegd.
3. Voor de provincie is het niet duidelijk hoe met de archeologische waarde wordt omgegaan.
4. De provincie wijst erop dat de externe werking van de planontwikkeling op de Natuurbeschermingsgebieden ten zuiden en ten oosten van het gebied moet worden onderzocht en de effecten ten aanzien van de Flora en Faunawet.
5. Ten aanzien van het vervallen van de minimale eis van 15 ha bos voor de buitenplaatsen, merkt de provincie op dat de zone ten oosten van de Kade was bedoeld als afscherming van het bedrijventerrein en een impuls moet geven aan de belevingswaarde van het gebied. Voor de provincie is het belangrijk dat deze landschappelijke afscherming blijft bestaan.

Reactie gemeente:

1. Het ontwerpbestemmingsplan is op dit punt aangepast, in die zin dat zelfstandige kantoren alleen mogelijk zijn op de kavel in de oksel A12/A30. Deze kavel is het ruimtelijke en stedenbouwkundige beeldmerk voor BTA12, waarop beeldbepalende gebouwen wenselijk zijn. De gewenste kwaliteit is onvoldoende te bereiken met (industriële) bedrijven, maar wel met kantoorfuncties. Op deze kavel is 20.000 m² bruto vloeroppervlak zelfstandige kantoren mogelijk gemaakt.

Het duurzame karakter van BTA12 wordt voor een belangrijk deel bepaald door de aanleg van het WKO-systeem op het terrein. Dit systeem is uniek vanwege de beschikbaarheid op het gehele terrein en het ontbreken van een aansluitplicht. Het systeem kan alleen functioneren met een goede balans tussen de warmte- en koudevraag. Hiervoor is naast de ontwikkeling van de veiling ook de ontwikkeling van voldoende kantoorfuncties essentieel.

Gezien de beperkte omvang van het aantal m² kantooroppervlak en de ligging aan de A12 en de A30 is hier sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Tevens is aan de westzijde van het bedrijventerrein een kleine kantoor-kavel opgenomen. Ook hier geldt dat komende vanuit de richting van het Pakhuis en stedenbouwkundig bijzonder object wenselijk is, bij binnenkomst op het bedrijventerrein. Het gaat hier om maximaal 1.000 m² bruto vloeroppervlak kantoren.

Overigens heeft het streekplan (onder de nieuwe Wro: structuurvisie) geen directe doorwerking in de gemeentelijke bestemmingsplannen. Hiervoor is de provinciale verordening bedoeld, waarin de provincie aanwijzingen kan geven waarmee bij het opstellen van een bestemmingsplan rekening moet worden gehouden. De provincie heeft echter nog geen provinciale verordening opgesteld. Niet duidelijk is waar de reactie van de provincie op is gebaseerd.

2. De digitalisering is inmiddels uitgesteld. De datum is verschoven naar 1 januari 2010.
3. De archeologische paragraaf en de planregels zijn op het punt van archeologie verduidelijkt.
4. Ecologisch onderzoek heeft al plaats gevonden in het kader van het bestemmingsplan ISEV. Dit is vorig jaar nogmaals gecheckt. Op grond hiervan is geconstateerd dat zich geen veranderingen hebben voorgedaan ten opzichte van het eerdere ecologisch onderzoek.
5. Binnen de bestemmingstemming voor de buitenplaatsen (Bos - Parkbos) is een aantal woningen mogelijk gemaakt. Opgenomen is dat tenminste tweederde van een kavel als parkbos dient te worden ingericht. Hierdoor zal de zone een afschermdende functie hebben naar het westelijk gelegen landelijk gebied.

VROM-inspectie

1. In 2005 is een onderzoek gedaan naar de externe veiligheid. In verband met gewijzigde invoergegevens wordt geadviseerd een nieuw onderzoek te doen.
2. In verband met de opgenomen mogelijkheid voor het plaatsen van twee windturbines wordt gewezen op de radarzones ten behoeve van militair vliegverkeer. Deze zones leggen een beperking op aan de hoogte van bouwwerken. Voor Ede geldt een hoogte van 80 m. Het gaat om een toetsingshoogte. Dat wil zeggen dat het voornemen om een bouwwerk boven deze hoogte te realiseren, moet worden voorgelegd aan Defensie. Bouwwerken die meer dan 10% verstoring geven worden niet toegestaan.
3. Rijkswaterstaat ontvangt graag de al eerder vastgestelde hogere waarden in verband met het wegverkeer en de mogelijkheid tot het realiseren van nieuwe woningen (de buitenplaatsen).

Reactie gemeente:

1. Het onderzoek naar de externe veiligheid is geactualiseerd. In de toelichting is hier melding van gemaakt.
2. Er is vanuit de gemeente contact geweest met Defensie. Defensie heeft ingestemd met de windturbines met een ashoogte van 105 m.
3. De besluiten tot vaststelling van de hogere waarden zijn toegezonden aan Rijkswaterstaat.

Waterschap Vallei & Eem

Het waterschap verzoekt het water in het gebied ten behoeve van de waterberging apart te bestemmen.

Reactie gemeente:

Binnen diverse bestemmingen is water mogelijk. Het water is niet apart bestemd, waardoor er een zekere flexibiliteit ontstaat ten aanzien van de precieze situering van het water. Uitgangspunt voor de inrichting van het gebied is het waterhuishoudingplan dat de gemeente in overleg met het waterschap heeft opgesteld.

ProRail

Gewezen wordt op de bestemming Verkeer-Railverkeer waarin onder meer ook wegen, fietspaden, groen en water zijn opgenomen. Verzocht wordt alleen spoorgerelateerde functies op te nemen.

Reactie gemeente:

In verband met de spoorwegovergang zijn in de bestemmingsomschrijving ook wegen en fietspaden opgenomen. Ook het groen en water naast de spoorlijn zijn daar genoemd, omdat deze functies hier functioneel en ruimtelijk van belang zijn.