



Bestemmingsplan

Ede, OV - Knoop

15 juni 2017
Versie 0301
NL.IMRO.0228.BP2016EDEO0001-0301

Toelichting

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	6
1.1	<i>Aanleiding</i>	6
1.2	<i>Ligging en begrenzing plangebied</i>	6
1.3	<i>Procedure</i>	7
1.4	<i>Geldende bestemmingsplannen</i>	7
1.5	<i>Leeswijzer</i>	8
2	Planbeschrijving	9
2.1	<i>Planmethodiek</i>	9
2.2	<i>Bestaande situatie</i>	9
2.3	<i>Toekomstige situatie</i>	10
2.4	<i>Reikwijdte bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop</i>	15
2.5	<i>Ontwikkelingen in de directe nabijheid van het plangebied</i>	15
3	Beleid	16
3.1	<i>Rijksbeleid</i>	16
3.1.1	Besluit algemene regeling ruimtelijke ordening	16
3.1.2	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	16
3.1.3	Ladder van duurzame verstedelijking	18
3.1.4	Lange Termijn Spooragenda	18
3.1.5	Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)	19
3.1.6	Water	20
3.1.7	Ecologie/Natuur	21
3.2	<i>Provinciaal beleid</i>	21
3.2.1	Omgevingsvisie	21
3.2.2	Omgevingsverordening Gelderland	24
3.2.3	Openbaar vervoersvisie Gelderland 2015	26
3.3	<i>Gemeentelijk beleid</i>	26
3.3.1	Masterplan Ede-Oost/Spoorzona	26
3.3.2	Keuzenota Spoorzone Ede en Ontwerp OV Knoop mei 2016	27
3.3.3	Erfgoedverordening Ede 2012	27
3.3.4	Nota "Archeologie in evenwicht" 2012	27
3.3.5	Waterplan	28
3.3.6	Groenstructuur & Groenbeleid Ede	28
3.3.7	Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan (GVVP)	29
3.3.8	Fietsbeleid	29
3.3.9	Parkeerbeleidsplan	29
3.3.10	Retailvisie 2030	29
3.4	<i>Conclusie beleid</i>	30
4	Onderzoek en randvoorwaarden	31
4.1	<i>Inleiding</i>	31
4.2	<i>Milieu Effect Rapport (MER)</i>	31
4.3	<i>Bedrijven en milieuzonering</i>	33
4.4	<i>Bodem</i>	35
4.5	<i>Water</i>	37
4.6	<i>Groen</i>	40
4.7	<i>Ecologie/natuur</i>	40
4.8	<i>Archeologie</i>	48
4.9	<i>Cultuurhistorie</i>	51
4.10	<i>Verkeer en parkeren</i>	56

4.11	<i>Geluid</i>	59
4.12	<i>Trillingen</i>	63
4.13	<i>Luchtkwaliteit</i>	65
4.14	<i>Externe veiligheid</i>	66
4.15	<i>Veiligheid</i>	68
4.16	<i>Kabels en leidingen</i>	68
4.17	<i>Duurzaamheid</i>	69
5	Financiële uitvoerbaarheid	71
6	Juridische planbeschrijving	72
6.1	<i>Inleiding</i>	72
6.2	<i>Bestemmingsplanregels</i>	72
6.2.1	<i>Inleidende bepalingen</i>	72
6.2.2	<i>Bestemmingsbepalingen</i>	72
6.2.3	<i>Algemene bepalingen</i>	73
6.2.4	<i>Overgangs- en slotbepalingen</i>	73
6.3	<i>Bestemmingen</i>	73
7	Inspraak en overleg	75
7.1	<i>Consultatie Ontwerpnota OV-Knoop mei 2016</i>	75
7.2	<i>Overleg</i>	75
7.3	<i>Zienswijzen</i>	75
8	Handhaving	76
8.1	<i>Algemeen</i>	76
8.2	<i>Handhavingsprocedure</i>	76
9	Bijlagen	77

1 Inleiding

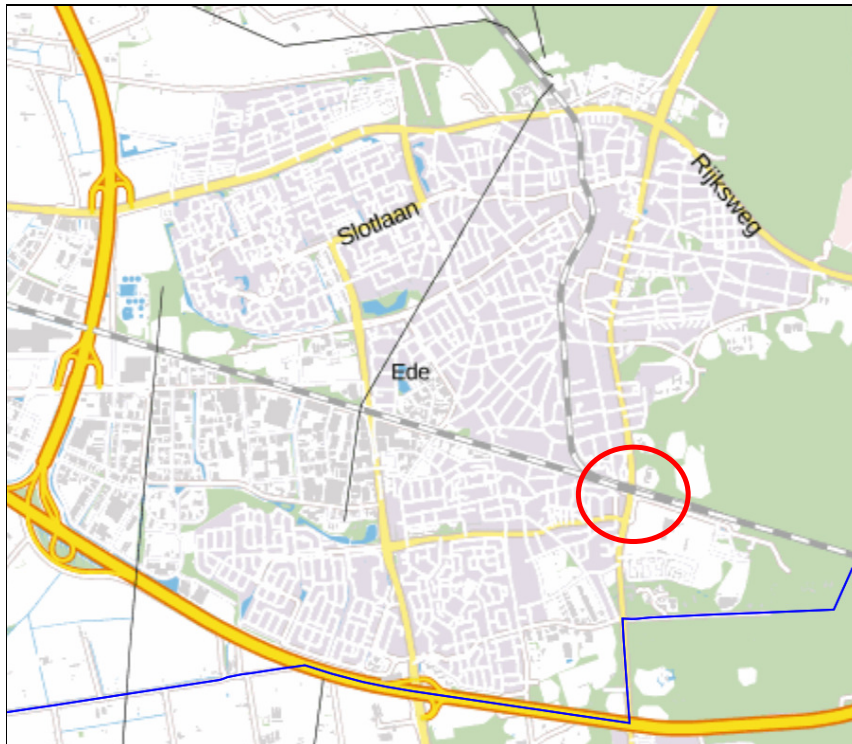
1.1 Aanleiding

ProRail, NS en de gemeente Ede hebben tezamen de herinrichting van het station Ede-Wageningen ter hand genomen. De stationsomgeving wordt vernieuwd waarbij het accent van het nieuwe station wordt verplaatst naar de zuidkant van het spoor. Direct ten oosten van de Albertstunnel en ten zuiden van het spoor komt de hoofdentree te liggen van het nieuwe stationsgebouw. Verder komt er ten westen en oosten van de Albertstunnel een perrontunnel.

De herinrichting van het station Ede- Wageningen wordt gecombineerd met de plannen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu om het zogeheten Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) te faciliteren. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is een Rijksprogramma dat beoogt om meer reizigerstreinen te kunnen laten rijden. Met dit programma wil de overheid de capaciteit van het spoor beter benutten en waar nodig verder uitbouwen. Dit maakt voor de regio een verbeterde en meer frequente verbinding mogelijk. Om het station geschikt te maken voor het aantal reizigers en de overstaprelaties te optimaliseren (ook met bussen) worden de bestaande perrons verbreed, wordt er een perron toegevoegd en wordt een keerspoor gerealiseerd. Ook worden de voorzieningen die het wachten op het perron aangenaam maken uitgebreid en verbeterd. Door de centrale ligging van de oostelijke reizigerstunnel worden de overstaptijden verkort en door de ruime opzet van perrons, tunnels en trappen is de doorstroming voor reizigers optimaal.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen in de stationsomgeving van het station Ede-Wageningen. De entree van het nieuwe station wordt gebouwd aan de oostkant van de Albertstunnel ten zuiden van het spoor. Op een rondom de locatie Badweg komt het nieuwe taxi- en busstation. Ten zuiden daarvan komt de P+R garage. Deze parkeergarage alsmede het bus- en taxiverkeer zal worden ontsloten via de ontsluitingsweg Akulaan.



Afbeelding 1-1: Globale ligging van het plangebied ten opzichte van Ede (bron: Stroomlijn gemeente Ede)

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



Afbeelding1-2: Luchtfoto met plangebied in Ede (bron: Stroomlijn gemeente Ede)

1.3 Procedure

Het vaststellen van een bestemmingsplan valt onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro) met het bijbehorende Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Tijdens het opstellen van een bestemmingsplan moet op grond van 3.1.1. van de Bro verplicht vooroverleg gevoerd worden met diverse overlegpartners.

De formele bestemmingsplanprocedure start met de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan gedurende 6 weken. Hierover zal worden gepubliceerd in Ede Stad, de Staatscourant en op de gemeentelijke website. In die periode wordt een ieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen op het plan. De gemeenteraad beoordeelt of de zienswijzen ontvankelijk zijn en of zij tot aanpassingen van het plan leiden. Vervolgens stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan definitief vast.

1.4 Geldende bestemmingsplannen

Het plangebied ligt grotendeels in het bestemmingsplan Kern Ede, vastgesteld door de gemeenteraad op 27 juni 1974. Dit bestemmingsplan is partieel gewijzigd door de gemeenteraad op 20 september 1984 in verband met de reconstructie van de stationsomgeving destijds. De partiele wijziging in 1984 had betrekking op het huidige stationsgebouw met bijbehorende parkeervoorziening ten zuiden van het spoor en het parkeren en busplein te noorden.

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

Met de partiele wijziging in 1984 is met name een nieuw busplein met bijbehorend gebouw ten noorden van het spoor mogelijk gemaakt. Het stationsgebouw zelf en het spoor hebben de bestemming 'spoorwegdoeleinden' behouden.

Binnen deze bestemmingen is het nu al mogelijk om diverse voorzieningen aan en naast het spoor te realiseren ten behoeve van het project OV-Knoop (o.a. geluidschermen, perrons en wissels). Voor de eenduidigheid van het project worden deze delen wel (conserverend) opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan 'Ede, OV- Knoop'. Voor de herkenbaarheid

van het project OV-Knoop wordt zoveel mogelijk de plankaart aangehouden uit de Ontwerpnota OV-Knoop van mei 2016.

Binnen de hiervoor beschreven bestemmingen is het niet mogelijk om een nieuw station(sgebouw) te realiseren, alsmede een taxi- en busplein, een P+R garage en bijbehorende voorzieningen. Het voorliggende bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop' biedt hiervoor de juridisch planologische basis.

Tot slot wordt met het onderhavige bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop' een strook grond gewijzigd in 'Verkeer - railverkeer' dat nu is opgenomen in het geldende bestemmingsplan 'Kop van de Parkweg' (vastgesteld door de gemeenteraad op 22 maart 2012). In het geldende bestemmingsplan heeft deze strook de bestemming 'Verkeer'. De grens van het onderhavige bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop' wordt direct achter het te realiseren geluidsschermbaan gelegd. Daarmee komt het geluidsschermbaan binnen dit bestemmingsplan en krijgt de bestemming 'Verkeer - railverkeer'.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 wordt een inleiding op het plan gegeven. Hoofdstuk 2 beschrijft het gebied, de gekozen planmethodiek en het grotere kader waarin dit bestemmingsplan geplaatst moet worden. In hoofdstuk 3 is een beschrijving van het relevante rijks -, provinciale -, regionale, en gemeentelijke beleid opgenomen. In hoofdstuk 4 worden de verschillende haalbaarheidsaspecten beschreven. Hoofdstuk 5 beschrijft de economische uitvoerbaarheid. Hoofdstuk 6 bevat de juridische regeling en in hoofdstuk 7 worden de uitkomsten van het vooroverleg opgenomen. De bijlagen behorend bij het bestemmingsplan zijn opgenomen in hoofdstuk 8.

2 Planbeschrijving

2.1 Planmethodiek

Het bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, planregels en de bijbehorende verbeelding. De planregels beschrijven wat toegestaan is in het gebied. Op de verbeelding is af te lezen welke functie waar geografisch gesitueerd is. De planregels en verbeelding zijn juridisch bindend, de toelichting is dat niet en is vooral verklarend voor de gemaakte keuzes in het plan.

2.2 Bestaande situatie

In de huidige situatie ligt het accent van de stationsomgeving ten noorden van het spoor aan de westzijde van de Klinkenbergerweg. Het huidige station is aan verbetering toe. De doorstroming, en daarmee het reizigersgemak in de spits, is onvoldoende. Door de routes en opbouw van het huidige station zijn de overstaptijden lang. Er waren twee busstations, aan iedere zijde van het station één. De Valleilijn richting Wageningen/WUR aan de zuidzijde en de overige bussen aan de noordzijde. Inmiddels is dat, als tussenfase naar de eindsituatie, al aangepast zodat alle bussen op hetzelfde plein staan (noordzijde van het station).

Het fietsparkeren is onoverzichtelijk en de tunnels en hellingbanen worden als fietspad gebruikt. Veel van de reizigersvoorzieningen zoals toiletten, wachruimtes en winkels zijn verouderd. Het huidige stationsgebouw dateert uit 1984.



Afbeelding 2-1: Luchtfoto huidige situatie station, bus- en taxiplein, fiets- en parkeervoorzieningen.

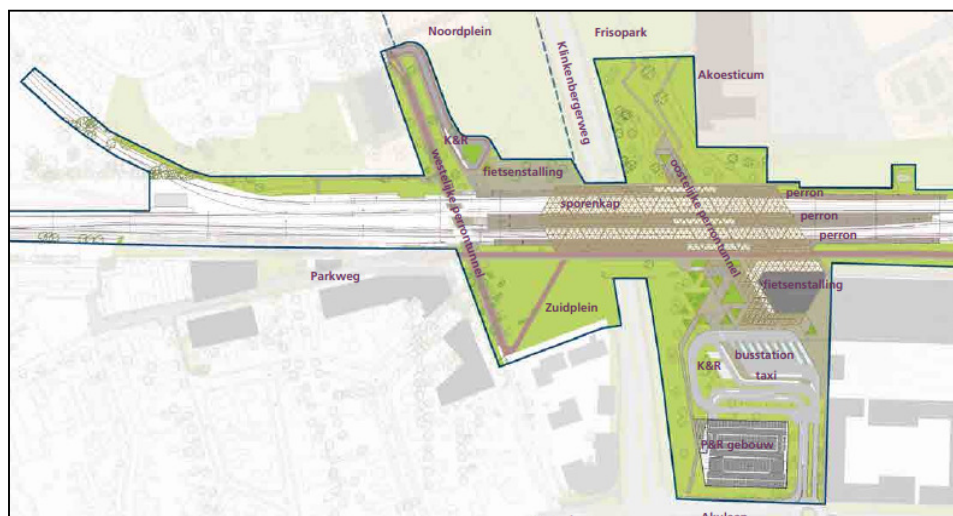
2.3 Toekomstige situatie

De toekomstige gebouwen vormen samen één ensemble rondom het zuidelijke stationsplein. Het station, het stationsgebouw met fietsenstalling en reizigersvoorzieningen en het P&R gebouw krijgen een vormgeving die passend is voor de nabijheid van de Veluwe; hout, natuurlijke kleuren en scherpe vormgeving. De nieuwe sporenkap van het station refereert aan het bladerdak van de Veluwe. Het stationsgebied straalt één duidelijk herkenbaar karakter uit, waarin alles op elkaar aansluit. Deze stedenbouwkundige uitgangspunten kennen hun grondslag in het Masterplan Ede-Oost/Spoorzone.

Op basis van dit Masterplan wordt het station niet alleen aan de westzijde van de Alberstunnel gesitueerd, zoals voorheen, maar ook aan de oostzijde. Aan de zuidzijde van het spoor wordt het hoofdentree van het nieuwe station Ede – Wageningen gesitueerd. De route naar en om het station is voor zowel fiets, bus en auto overzichtelijk en goed te bereiken. Het parkeren zal plaatsvinden in een goed en ruim opgezette locatie. De noordzijde van het stationsgebied is lommerrijk en groen waardoor de reiziger beseft dat de Veluwe nabij is gelegen.

Daarnaast ligt de focus op het verminderen van de geluidsoverlast en het verbeteren van de veiligheid bij het toekomstige spoorgebruik. Een verbouwing van de spoorlijn is volgens het Masterplan de sleutel om te komen tot een hoogwaardige herontwikkeling van de stationsomgeving. In het kader hiervan is de nota Aanpak Spoorzone opgesteld. Diverse varianten zijn hierin onderzocht. Uiteindelijk is besloten te gaan voor de 'partieel verdiepen-variant'. Dit was een beperkt verdiepte ligging van het spoor bij de SOMA- en AZO-terreinen en het ENKA terrein. Het project OV-Knoop wordt zelf niet verdiept aangelegd. Hierna volgt de omschrijving van de toekomstige situatie.

In de toekomstige situatie zal het station Ede – Wageningen en de directe omgeving ingrijpend veranderen. De zuidzijde van het station kent een intensieve verkeersfunctie. Om hier een representatief entree te realiseren, krijgt de Akulaan een breed profiel met groene bermen met bomen passend bij het Veluwekarakter. Verder is een groene middenberg gerealiseerd. Een belangrijke landmark in het gebied is de toren. De toren is vanaf de Akulaan duidelijk herkenbaar en vormt een belangrijk oriëntatiepunt om het station te bereiken. Hierna wordt per facet ingezoomd op hoe deze er in de toekomstige situatie uit zal komen te zien.



Afbeelding 2.2: Uitsnede uit ontwerpnota mei 2016 met overzicht functies

Spoor en perron

De herinrichting van het station Ede- Wageningen wordt gecombineerd met de plannen van het ministerie om het zogeheten Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) te faciliteren. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is een Rijksprogramma dat beoogt om meer reizigerstreinen te kunnen laten rijden. Om de op- en overstap van de reizigers optimaal te kunnen faciliteren moet de ligging van de sporen aangepast worden en komt er een extra perron- en keerspoor. Daarnaast worden de bestaande perrons verbreed.

De perrons zijn in het midden en aan de westzijde ontsloten. In alle gevallen door trappen en in het midden naar de oostelijke perrontunnel ook met een roltrap en lift. Naast de gebruikelijke voorzieningen (informatievoorzieningen, bankjes en windschermen) worden op ieder perron ook wachruimtes (paviljoens) geplaatst. De perrons en sporen worden over een lengte van bijna 200 meter overkapt.

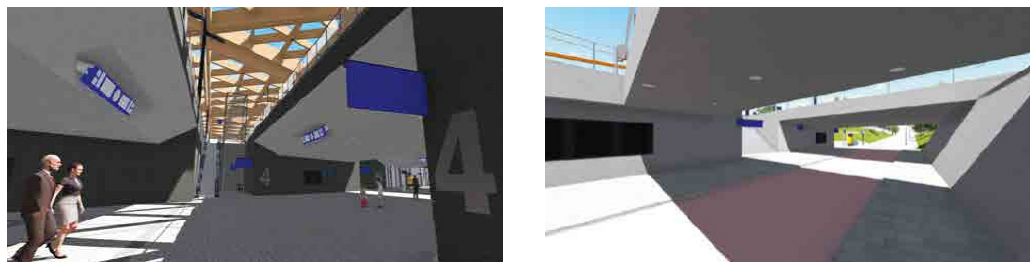


Afbeelding 2-3: Vogellucht nieuwe stationsgebouw

Toegang tot station

Vanuit de oostelijke reizigerstunnel (via de hoofdentree en het Frisopark) zijn alle perrons bereikbaar met (rol)trappen en liften. De ruim opzette tunnel heeft een diagonale ligging. Dit leidt tot meer zicht op de aansluitende trappen, roltrappen en liften en verbetert zodoende de oriëntatie voor de gebruikers, evenals de sociale veiligheid. Aan de noordzijde ligt, parallel aan het spoor een wandelroute richting Syssest. Aan de zuidzijde loopt een (snel)fietsroute parallel langs het perron met een ingang naar de fietsenstalling. In beide gevallen liggen deze constructies los van de eigenlijke perrontunnel waardoor er ook hier sprake is van toetreding van daglicht in de perrontunnel. De oostelijke perrontunnel maakt ook onderdeel uit van de loopverbinding tussen het Kazerneterrein en ENKA.

Voor voetgangers en fietsers komt aan de westzijde van het station een tunnel die de Oude Bennekomseweg en de Stationsweg verbindt. Vanuit deze westelijke tunnel zijn de perrons via trappen te bereiken. Door de ruime opzet van de tunnels en de aanwezigheid van veel daglicht krijgt de reiziger overzicht en is de te volgen route gemakkelijk te vinden. Perron 1 (Valleilijn/sprinter naar Arnhem) is direct vanuit de fietsenstalling aan de noordzijde bereikbaar.



Afbeelding 2-4: links impressie van oostelijke perrontunnel en rechts de westelijke perrontunnel

Bij de hoofdentree komt het 'hart' van het station. Een plek die ook het wat langer wachten aangenaam maakt. De markante toren wordt een beeldbepalend en geheel eigen herkenningspunt. Het station wordt een eigentijdse en kenmerkende toegangspoort voor de regio.



Afbeelding 2-5: impressie van stationsgebouw met rechts de markante toren.

Bus- en taxiplein

Het compacte bus- en taxiplein ligt aan de voorzijde van het station. Het busverkeer wordt gescheiden van het overige autoverkeer. De busperrons en taxistandplaatsen zijn zo dicht mogelijk bij de ingang van het station geplaatst. Er zijn zeven halteperrons voor reguliere bussen en 2 halteperrons voor gelede bussen opgenomen in een schuine opstelling onder een dezelfde diagonaal als de lay-out van het station. Op het busstation zijn twee zone-taxistandplaatsen en twaalf reguliere taxistandplaatsen gesitueerd.

Op het busplein zijn vijf Kiss & Ride (K&R) plaatsen beschikbaar. Aan de noordzijde, op ongeveer dezelfde plek als in de huidige situatie, is ook een mogelijkheid om reizigers voor het station af te zetten. Hier zijn vijf K&R-plaatsen beschikbaar.



Afbeelding 2-6: impressie van het busplein

Fietsenstalling en parkeergarage

Aan de noordzijde van het spoor worden 1800 onbewaakte stallingsplaatsen (niet overdekt) gerealiseerd. Deze stalling biedt toegang tot perron 1 en faciliteert fietsers vanuit noordelijke richting. Deze fietsenstalling is bereikbaar vanaf de Stationsweg. In het stationsgebouw aan de zuidzijde worden 5850 bewaakte (met een zogenaamd 24 uren exploitatie-concept) stallingsplaatsen gerealiseerd. Deze stalling kent drie etages en is met de fiets bereikbaar vanaf de snelfietsroute. De (voetgangers)uitgang van de stalling bevindt zich op de begane grond aan het voorplein van het station.

De nieuwe stationsomgeving Ede - Wageningen beschikt over 500 tot maximaal 550 P&R-plaatsen in een parkeergarage aan de zuidoostzijde van het station. Het betreft een zogenaamde split level opzet, met vier bouwlagen, waarvan er drie boven het niveau van het busplein liggen. De toeritten van P&R-garage kruisen het busverkeer ongelijkvloers. Gebruikers kunnen, zonder de weg over te hoeven steken, vanaf de P&R naar het station lopen en passeren daarbij de reizigersvoorzieningen.



Afbeelding 2-7: Impressie van nieuw overdekte fietsenstalling.

Voorzieningen

De voorzieningen die op station Ede-Wageningen komen zijn gericht op de reiziger. Naast praktische voorzieningen, zoals OV reisinformatie, roltrappen, liften, wachtruimtes en toiletten, wordt ook reiziger gerelateerde detailhandel en horeca gerealiseerd. In het voorliggende bestemmingsplan wordt de omvang van deze voorzieningen begrenst tot maximaal 750 m2 BVO voor het totaal.



Afbeelding 2-8: impressie entree van het nieuwe stationsgebouw

Geluidsmaatregelen

Aan de oost- en westzijde van het nieuwe station, ten zuiden van het spoor, wordt geluidswering aangebracht. Aan de zijde van de Parkweg komt een geluidsscherm tussen de westelijke tunnel en het begin van de Blokkenweg. Verder komt er een geluidsscherm nabij de woningen Dr. Hartogweg 5 en 7.

De belangrijke aspecten bij de ontwikkeling van de spoorzone is het verminderen van de barrièrewerking van het spoor, het station beter als centrum te positioneren en het station als visitekaartje op te waarderen. Belangrijke thema's omtrent de ontwikkeling zijn duurzaamheid, landschappelijk inpassing en visuele en fysieke relaties met de omgeving. In de toekomst fungeert de Spoorzone als visitekaartje van Ede. Voor de vormgeving van de spoorzone wordt verwezen naar het document Ontwerpnota OV Knoop mei 2016, dat als bijlage bij het bestemmingsplan is opgenomen.

2.4 Reikwijdte bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop

Het voorliggende bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop' maakt de realisatie van het nieuwe station Ede - Wageningen mogelijk zoals beschreven in de Ontwerpnota OV Knoop (mei 2016). Zoals in paragraaf 1.4. al is benoemd, zijn verschillende voorzieningen op en rond het spoor al mogelijk in het geldende bestemmingsplan "Kern Ede, 1974, maar is vanwege de herkenbaarheid gekozen om deze delen conserverend op te nemen in het voorliggende bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop'.

Daarnaast zal in het voorliggende bestemmingsplan de Akulaan onderdeel uitmaken van het plangebied. De huidige Akulaan is gerealiseerd op basis van een tijdelijke vergunning vanwege een goede ontsluiting van de Westhal op het kazerneterrein ten behoeve van het fietsexperience centrum 'De Fietser'. De vergunning is verleend op 2 februari 2016 (kenmerk 2015W2472).

Verder is de keuze gemaakt om het langzaam verkeersviaduct Sysself niet op te nemen in het voorliggende bestemmingsplan. In paragraaf 5.3.3. van de Ontwerpnota OV-Knoop mei 2016 is namelijk het volgende aandachtspunt geformuleerd:

Bepalen optimale ligging en aansluiting van het langzaam verkeersviaduct, rekening houdende met de groenstroken en ecologische waarden (positie ten opzichte van beschermd Natura 2000 en GNN-gebied) alsmede de rij/loopafstanden van (potentiële) gebruikers, daarbij aansluitend op de waarden en ontwikkeling aan beide zijden van het spoor (WFC en ENKA) en/of gewenste stedenbouw/verkeerskundige patronen.

Voor een gedegen onderzoek naar de exacte locatie van het Viaduct Sysself is meer tijd nodig. Om recht te doen aan de planning van de herinrichting van het station met bijbehorende voorzieningen, wordt voor het viaduct Sysself een afzonderlijk bestemmingsplan in procedure gebracht. Verwacht wordt dat het bestemmingsplan voor het viaduct Sysself enkele maanden zal achterlopen op het onderhavige bestemmingsplan voor de 'Ede, OV - Knoop.

2.5 Ontwikkelingen in de directe nabijheid van het plangebied

In de directe omgeving van het nieuwe station vinden vele ontwikkelingen plaats. Zo wordt de nieuwe ontsluitingsweg voor Ede-Oost aangelegd: de Parklaan en daarmee ook de aansluiting van de toekomstige Parklaan met de Akulaan gerealiseerd. Ook zijn er plannen voor het meest zuidelijke gedeelte van de Kazerneterreinen, namelijk de realisatie van het World Food Centre (WFC). Het ENK terrein wordt verder ontwikkeld, alsmede een gemengd gebied van wonen, werken en commerciële voorzieningen op het noord-westelijke deel van het ENKA terrein. Tot slot wordt in de aankomende periode nieuwe woningbouw en commerciële voorzieningen gerealiseerd in het project 'Kop van de Parkweg'.

3 Beleid

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Besluit algemene regeling ruimtelijke ordening

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

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

In het Barro zijn de volgende projecten beschreven: Mainport Ontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en Waddengebied, Defensie en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. Voor het bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop' is het Barro op deze onderdelen niet van toepassing.

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

3.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

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

De SVIR vervangt verschillende nota's, waaronder de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit.

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

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR 3 Rijksdoelen geformuleerd:

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

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

hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er in een gebied moet gebeuren.

Infrastructuur

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

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

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

Leefbaarheid, veiligheid en milieukwaliteit

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

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

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

Cultuur en landschap

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

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

Natuur

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

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

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

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

3.1.3 Ladder van duurzame verstedelijking

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

De ladder voor duurzame verstedelijking vraagt van overheden om in de motivering van ruimtelijke besluiten, die ontwikkelingen mogelijk maken, zich aan drie treden te houden. De beoordeling van de mogelijkheden binnen elk van de treden is aan deze overheid zelf. Het gaat allereerst om de regionale ruimtevraag voor wonen, werken, detailhandel en overige voorzieningen. De realisatie van een nieuw stationsgebouw, bus- en taxiplein, P+R garage en fietsenstallingen valt hier niet onder. In zoverre is de ladder van duurzame verstedelijking voor het onderliggende bestemmingsplan niet relevant.

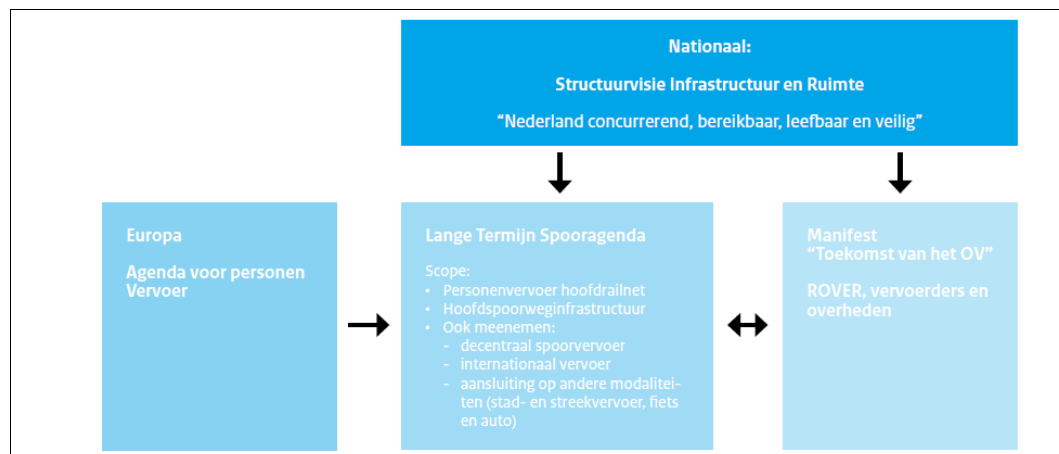
Met het onderhavige bestemmingsplan wordt maximaal 750 m² (BVO) op reizigers gerichte voorzieningen mogelijk gemaakt. Daarbij kan gedacht worden aan servicevoorzieningen zoals horeca, detailhandel, balie- en loketfuncties met bijbehorende installaties, informatiepunt, toiletten, wachtruimtes, kluisjes, fietsreparatie gekoppeld aan de fietsenstalling, kantoren en overige diensten en voorzieningen.

Gelet op de beperkte omvang van de voorzieningen en het feit dat een substantieel deel van de nieuwe voorzieningen nu ook al aanwezig is op het station Ede - Wageningen, kan niet worden gesproken van een 'stedelijke ontwikkeling' zoals beschreven in artikel 3.1.6. Bro. Daarmee is ook voor realisatie van de voorzieningen op het station de ladder van duurzame verstedelijking niet relevant voor het onderliggende bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop'.

3.1.4 Lange Termijn Spooragenda

Voor het nadere concretiseren van visie en ambitie voor het spoor vormt het SVIR het startpunt. Hierin worden de ontwikkelingen gesignaleerd en wordt een visie geformuleerd op hoe Nederland er in 2040 voor staat. Het Rijk streeft ernaar dat Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig wordt. Er komt een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, met de gebruiker voorop, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Een van de ontwikkelingen die wordt waargenomen is dat door de groei van de mobiliteitsbehoefte, de welvaart en de werkgelegenheid en de stijging van het aantal eenpersoonshuishoudens, de mobiliteit van het

personenvervoer richting 2040 blijft toenemen. De mobiliteitsbehoefte voor het personenvervoer neemt het sterkst toe in de gebieden waar zich nu al de grootste knelpunten voordoen. Op welke wijze de Lange Termijn Spooragenda zich verhoudt tot het SVIR wordt in onderstaande afbeelding getoond.



Afbeelding 3-1: Schematische weergave verhouding SVIR tot Lange Termijn Spooragenda (bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu)

De inzet in de Lange Termijn Spooragenda is om de kwaliteit van het spoor als vervoerproduct te verbeteren zodat de trein voor de reiziger en de verlader in toenemende mate een aantrekkelijke vervoersoptie is. Aan dit streven wordt een aantal ambities gekoppeld die zijn gericht op het verbeteren van de dienstverlening voor de reizigers en de verladers in termen van betrouwbaarheid, reistijd, gemak en informatieverbetering. De wensen van de reiziger en de verlader staan hierbij centraal. Daarbij ligt de focus niet alleen op het spoor, maar op de gehele keten van deur-tot-deur. Ook wordt ingezet op het verhogen van het veiligheidsniveau van het spoor en het verder verduurzamen van het vervoer per trein.

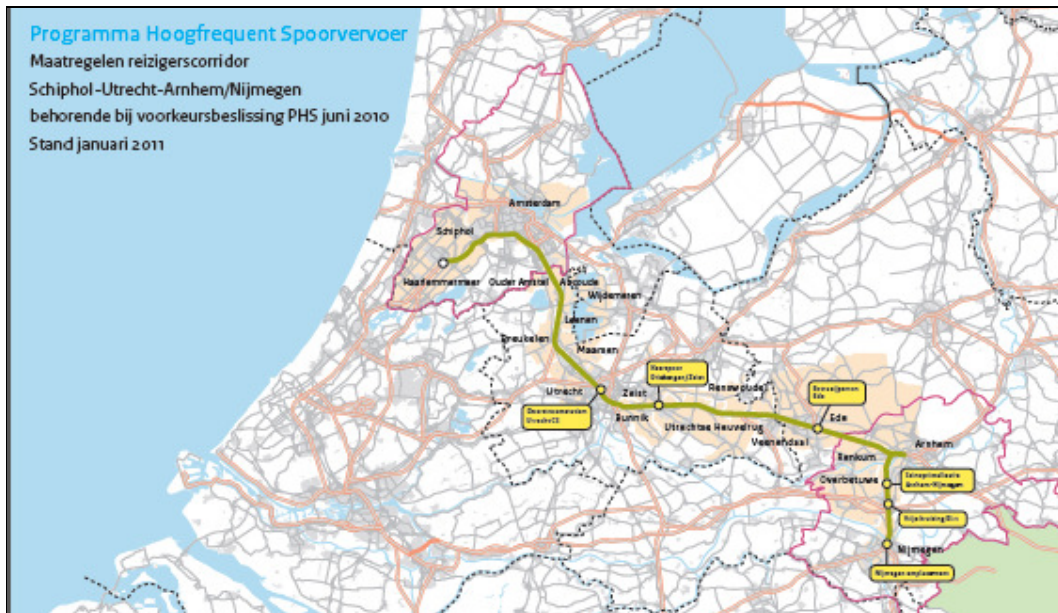
3.1.5 Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)

Op 4 juni 2012 is de voorkeursbeslissing voor het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) genomen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) en ProRail werken de komende jaren aan de realisatie van hoogfrequent spoorvervoer. Op de drukste trajecten moeten reizigers uiterlijk in 2020 elke 10 minuten kunnen opstappen op een intercity of een sprinter. Op deze trajecten moeten elk uur zes intercity's en twee tot zes sprinters gaan rijden. Dit vraagt aanpassingen aan sporen, seinen en wissels. Ook stations worden aangepast.

Op het traject Schiphol - Utrecht - Arnhem/Nijmegen gaan 6 intercity's per uur rijden. Daarnaast kunnen er drie sprinters per uur rijden tussen Utrecht en Ede- Wageningen v.v. Op dit traject rijdt ook de ICE (internationale trein) van Amsterdam via Utrecht en Arnhem naar Duitsland. Het traject Schiphol – Utrecht – Arnhem/Nijmegen loopt via station Ede-Wageningen. Vandaar dat zowel het spoor in Ede moet worden aangepast, evenals het station en de gelijkvloerse kruisingen¹. Om de PHS-dienstregeling mogelijk te maken zijn verder geen spoorverdubbelingen nodig tussen Utrecht en Ede of Ede en Arnhem.

Overigens wordt het station, dat mede wordt aangepast ten behoeve van PHS ook gebruikt als halte van de Valleilijn (van/naar Amersfoort). Het aanpassen van het station verbetert de overstaprelatie hiermee.

¹ Voor de aanpassing van de gelijkvloerse kruisingen is reeds een bestemmingsplanprocedure doorlopen. De werkzaamheden voor de gelijkvloerse kruisingen zijn al enige tijd gelegen gestart.



Afbeelding 3-2:: Overzicht traject Schiphol – Utrecht – Arnhem/Nijmegen (bron: ProRail)

3.1.6 Water

Startovereenkomst Waterbeleid 21^e eeuw

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

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

De Watertoets is een direct gevolg uit de Startovereenkomst Waterbeleid 21^e eeuw. Het beschrijft het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. De zogenaamde waterparagraaf is verplicht en wordt verder uitgewerkt in paragraaf 4.5.

Nationaal Waterplan 2016 - 2021

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

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

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

3.1.7 Ecologie/Natuur

De Nederlandse natuur wordt op verschillende wijzen beschermd in Nederland. Op provinciaal niveau worden regels gesteld voor de bescherming van het Gelderse Natuurnetwerk (GNN) en de Groene Ontwikkelzones (GO) in de Provinciale Omgevingsvisie en -verordening. Op landelijk niveau zijn sinds 1 januari 2017 drie wetten samengevoegd in de zogenaamde Wet Natuurbescherming.

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

Natura 2000

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

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

Stikstofdepositie

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

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

Rijk, provincies en natuurorganisaties nemen maatregelen om de natuur te herstellen, door bijvoorbeeld stikstofrijke grondlagen te verwijderen. Agrarische ondernemers nemen maatregelen in hun bedrijfsvoering, zoals mest aanwenden met weinig stikstofverliezen en het gebruik van aangepast voer. Door deze combinatie van maatregelen ontstaat er ruimte voor nieuwe economische activiteiten. In paragraaf 4.7. wordt nader ingegaan op dit aspect.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie Gelderland is door Provinciale Staten vastgesteld op 9 juli 2014. Voor het project OV- Knoop zijn de volgende thema's van belang:

FoodValley

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

De regio wil in een goede balans de specifieke kwaliteiten verder ontwikkelen. Deelaspecten daarbij zijn: werken, onderwijs, wonen, bereikbaarheid, vernieuwing landbouw, duurzaamheid en kwaliteit van de leefomgeving. De regio heeft deze doelen opgenomen in de Gebiedsvisie 2013 van de regio FoodValley.

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

Uitgangspunt voor de Gebiedsvisie is onder andere geweest de Strategische agenda mobiliteit 2010. In de strategische agenda mobiliteit heeft de Regio haar regionale bereikbaarheidsdoelen verwoord. Gesteld wordt dat de optimale toegankelijkheid voor FoodValley van levensbelang is voor kennisdelen en ondernemingen. Maar ook om te recreëren. Daarbij zijn zowel de externe als de interne verbindingen belangrijk. De prioriteit ten aanzien van de externe verbindingen liggen op het vlak van het verbeteren van de zuidelijke en noordelijke ontsluitingen van de Regio en meerdere spoormaatsregelen, waaronder het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Er zijn dan ook geen belemmeringen te verwachten voor de realisatie van het project OV Knoop.

Natuur

Gelders Natuurnetwerk

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

De provincie wil:

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

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

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

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

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

Groene ontwikkelingszone

De provincie en haar partners streven samen naar een compact en hoogwaardig stelsel van onderling verbonden natuurgebieden. De Groene Ontwikkelingszone (GO) heeft een dubbele doelstelling. Er is ruimte voor verdere economische ontwikkeling in combinatie met een (substantiële) versterking van de samenhang tussen aangrenzende en inliggende natuurgebieden. De GO bestaat uit terreinen met een andere bestemming dan bos of natuur die ruimtelijk vervlochten zijn met het Gelders Natuurnetwerk (GNN). Het gaat vooral om landbouwgrond, maar ook om terreinen voor verblijfs- en dagrecreatie, infrastructuur, woningen en bedrijven. De Ecologische verbindingzones maken deel uit van de GO, evenals weidevogelgebieden en ganzenfoeragegebieden. Enkele weidevogelreservaten maken deel uit van het GNN. Door de samenhang met de aangrenzende en inliggende natuur van het GNN herbergt de GO ook kenmerkende natuurwaarden.

In de Groene Ontwikkelingszone heeft de provincie de volgende doelstellingen:

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

In paragraaf 4.7. van deze toelichting wordt nader ingegaan op het thema GNN en GO in relatie tot het onderhavige bestemmingsplan.

Landschap

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

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

Erfgoed

Molenbiotoop

De provincie en haar partners streven samen naar het in stand houden van de molens in Gelderland. De molens zijn een identiteitsbepalend onderdeel van Gelderland. De ambitie van

de provincie is dat de omgeving van de molens zodanig ingericht wordt dat de molens kunnen blijven draaien. Dit is een randvoorwaarde. De provincie beschermt de ruimte rond de molens tegen ongewenste ingrepen. In de Omgevingsverordening zijn over de molenbiotoop regels opgenomen.

In hoofdstuk 4.9 wordt nader ingegaan op dit thema in relatie tot het onderhavige bestemmingsplan.

Verkeer- en vervoer

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

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

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

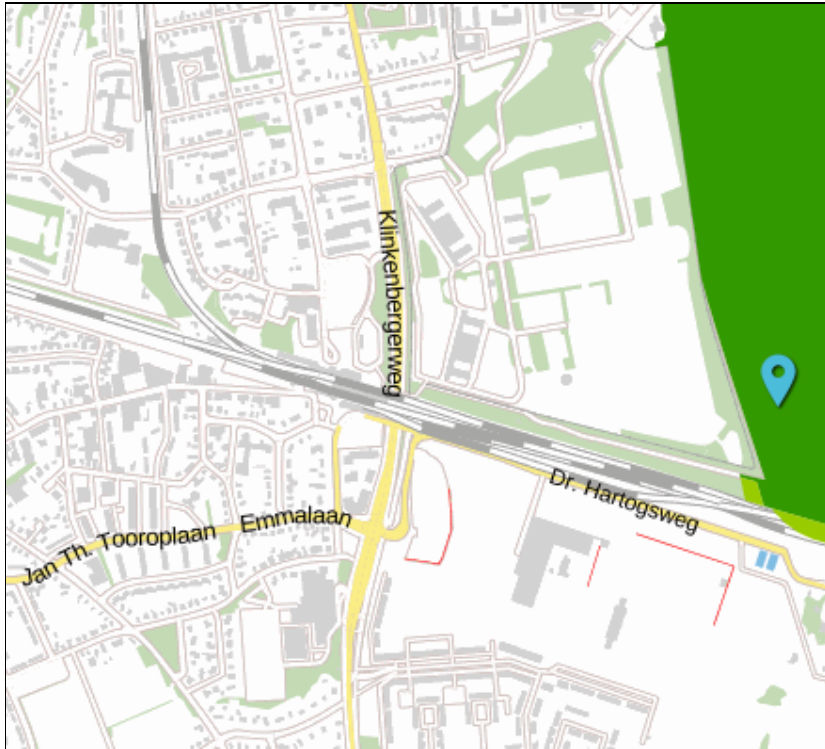
3.2.2 Omgevingsverordening Gelderland

Met een omgevingsverordening stelt de provincie regels aan bestemmingsplannen van gemeenten. De provincie Gelderland heeft op 24 september 2014 de omgevingsverordening vastgesteld, die vervolgens op 18 oktober 2014 in werking is getreden.

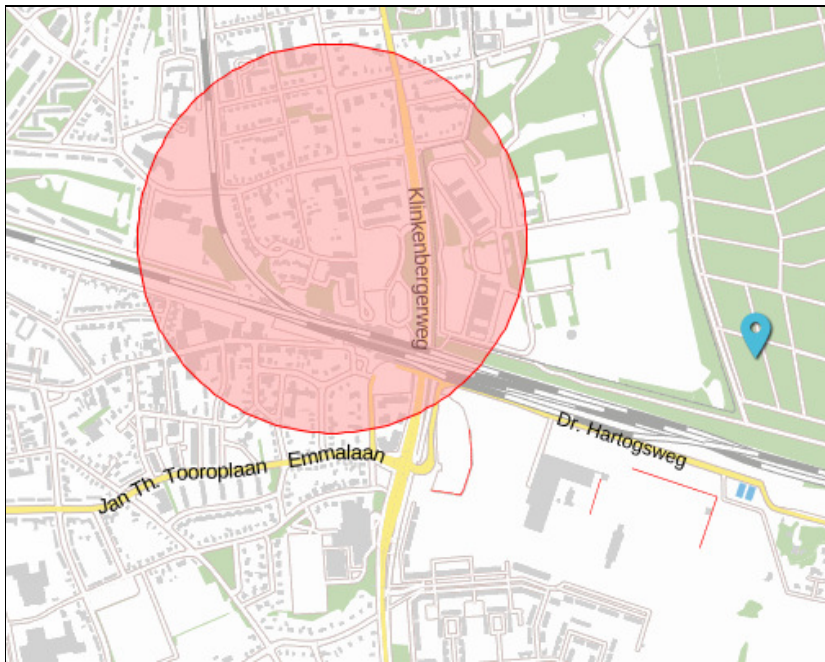
De provincie beschikt over een palet van instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. De Omgevingsverordening is er een van. De verordening voorziet ten opzichte van de Omgevingsvisie niet in nieuw beleid en is daarmee dus beleidsneutraal. De inzet van de verordening als juridisch instrument om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

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

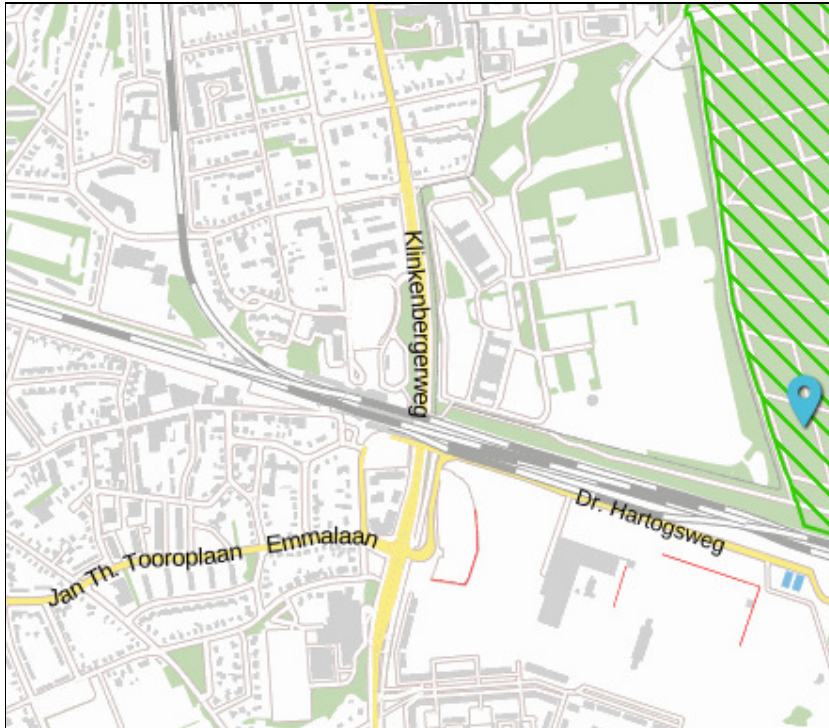
In de Omgevingsverordening zijn onderwerpen genoemd die aandacht vragen in de uitwerking en motivering van het onderliggende bestemmingsplan, namelijk Natuur en Landschap (Beschermingsregime Gelders Natuurnetwerk en Groene Ontwikkelingszone), Erfgoed (Molenbiotoop) en Natura 2000 gebieden. In hoofdstuk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



Afbeelding 3-3: Themakaart "Natuur" Omgevingsverordening Gelderland



Afbeelding 3-4: Themakaart "Erfgoed" Omgevingsverordening Gelderland (rode cirkel is de molenbiotoop)



Afbeelding 3-5: Themakaart "Natura-2000 gebieden" Omgevingsverordening Gelderland

3.2.3 Openbaar vervoersvisie Gelderland 2015

Voor dit bestemmingsplan is de OV-visie (2015) van de provincie Gelderland van belang. In de OV-visie staat het provinciaal beleid voor het openbaar vervoer beschreven, waarbij de volgende kernpunten naar voren komen:

- Lege en overvolle bussen moeten zo veel mogelijk voorkomen worden. Grotendeels lege bussen worden geschrapt of vervangen met behulp van het flex-net (maatwerkvervoer in kleine voertuigen veelal op afspraak). Overvolle trajecten worden juist versterkt met inzet van extra bussen.
- Bij het ontwikkelen wordt meer gedacht vanuit knooppunten dan vanuit losse lijnen. Zo zijn er drie soorten knooppunten terug te vinden: bus-bus knooppunt, vast-flex knooppunt en bus-trein knooppunt.
- Een duurzaam netwerk moet gevormd worden.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Masterplan Ede-Oost/Spoorzona

Op 26 mei 2005 heeft de gemeenteraad van Ede het Masterplan Ede-Oost/Spoorzona vastgesteld. In dit Masterplan bestaat de locatie Ede-Oost/Spoorzona uit vier kazerneterreinen, het voormalige ENKA fabriekscomplex, het station en de stationsomgeving, de kop van de Parkweg en het westelijk deel van de Spoorzone, inclusief de SOMA- en AZO terreinen. In het Masterplan ligt voor de Spoorzone de focus op het verminderen van de geluidsoverlast en het verbeteren van de veiligheid bij toekomstig intensiever spoorgebruik.

3.3.2 Keuzenota Spoorzone Ede en Ontwerp OV Knoop mei 2016

De basis van de Spoorzone Ede ligt vast in het Masterplan Ede-Oost/Spoorzone in 2005. Vervolgens is het masterplan verder uitgewerkt in de nota Aanpak Spoorzone (in het kader van masterplan Ede-Oost). Eind 2009 begin 2010 stelden de provincie Gelderland en het ministerie van Verkeer en Water staat (nu ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM)) hun subsidiebeschikkingen vast. In november 2010 is gekozen voor de huidige hoogteligging van het spoor, in plaats van de partiële spoorverdieping.

De Keuzenota beschrijft het Functioneel Ontwerp (FO) voor het project Spoorzone Ede. Het FO heeft de basis gevormd voor de verdere planuitwerking en legt de functionele eisen vast. De Keuzenota is ruim voorzien van illustraties om vooral de ruimtelijke effecten beter te verduidelijken: de uiterlijkheid en de architectuur moet worden opgevat als een referentie.

Bij het vervallen van de partiële spoorverdieping werden tegelijkertijd het bus- en taxiplein, het Park+Ride-parkeergebouw, perronoverkappingen en de inrichting van de op de Openbaar Vervoer (OV)-knoop aansluitende openbare ruimtes aan het project toegevoegd.

In mei 2016 is vervolgens de Ontwerpnota OV Knoop vastgesteld door de samenwerkende partijen. De Ontwerpnota is de basis voor de volgende stap in het project: de realisatie van de OV-Knoop (en oostelijke spoorzone). In paragraaf 2.3. van het onderhavige bestemmingsplan is hier kort op ingegaan. Deze ontwerpnota heeft medio 2016 ter inzage gelegd voor inspraak (zie hoofdstuk 7) en is opgenomen als bijlage bij dit bestemmingsplan.

3.3.3 Erfgoedverordening Ede 2012

Het gemeentelijke kader voor de doorwerking in bestemmingsplannen wordt bepaald door de Erfgoedverordening, vastgesteld door de gemeenteraad in 2012. De doelstellingen zijn vergelijkbaar met de Monumentenwet, maar dan op gemeentelijk niveau (gemeentelijke monumenten). De hieraan gerelateerde wettelijke bepalingen (Wabo) zeggen eveneens iets over het gebruik en over verstoringen van het beschermd monument. Dat kunnen bijvoorbeeld gebruiksvormen zijn die onwenselijke gebouwaanpassingen met zich meebrengen of verstoringen als gevolg van onevenredig grote uitbreidingsmogelijkheden, waardoor deze uitbreidingen niet meer als ondergeschikt aan het monumentale hoofdvolume ervaren worden. Om hierop in te spelen dienen gebruiksmogelijkheden en bouwrechten rond de beschermde monumenten eveneens weloverwogen te worden gekozen en terughoudend te worden ingevuld, opdat monumentale waarden ook planologisch worden geborgd. In de Erfgoedverordening (hoofdstuk 5) zijn regels opgenomen ten aanzien van de uitvoering van archeologisch onderzoek in de gemeente. Dit wordt verder uitgewerkt in paragraaf 4.8 en 4.9. van het onderhavige bestemmingsplan.

3.3.4 Nota "Archeologie in evenwicht" 2012

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

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

Op een aantal punten biedt de wet de gemeente ruimte om archeologieregels op eigen wijze in te vullen. Met de archeologienota is deze ruimte benut en is gemotiveerd hoe in Edese bestemmingsplannen met archeologie wordt omgegaan. In de nota zijn onder andere een aantal vrijstellingen voor archeologisch onderzoek opgenomen en is een verruiming

(versoepeling) van de in de wet vastgelegde ondergrenzen doorgevoerd. De nota vormt de basis voor de archeologische regeling in dit bestemmingsplan. Voor het onderdeel Archeologie wordt verder verwezen naar paragraaf 4.8. van dit bestemmingsplan.

3.3.5 Waterplan

Het gemeentelijke beleid qua water staat beschreven in het Waterplan (2008-2012). Dit plan is een gezamenlijk product van Gemeente Ede, Waterschap Vallei & Eem, Provincie Gelderland en Waterleidingbedrijf Vitens. De belangrijkste uitgangspunten voor de omgang met water, die in het Waterplan worden beschreven zijn:

- Vasthouden, bergen, afvoeren van regenwater;
- Scheiden van vuil en schoon water;
- Vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving.

Voor de watertoets wordt verwezen naar paragraaf 4.5. van het onderhavige bestemmingsplan.

Hemelwaterbeleid

Schoon hemelwater moet waar mogelijk in de bodem geïnfiltreerd worden conform artikel 2.7.5 van de bouwverordening en de eisen gesteld in het hemelwaterbeleid. In het hemelwaterbeleid "In de weer met neerslag" zijn de doelstellingen ten aanzien van hemelwater uit het waterplan operationeel uitgewerkt. Bij uitbreidingslocaties (>30m²) moet het afstromende hemelwater van verharde oppervlakken in de bodem van het plangebied geïnfiltreerd worden, waarbij de voorziening ingericht wordt met een bergingcapaciteit van tenminste 40mm en een ledigingstijd van 24 uur. Afkoppeling van daken gebeurt bij voorkeur via zichtbare afvoer en infiltratie en wel om de volgende redenen:

- Foutieve afkoppeling zichtbaar (voorkoming bodemvervuiling);
- Bewustwording burger;
- Verbeteren kwaliteit leefomgeving.

De voorkeursvolgorde voor een infiltratievoorziening staat uitgewerkt in het hemelwaterbeleid. De keuze voor een infiltratievoorziening, alsook de uitwerking van de benodigde bergingcapaciteit moet afgestemd worden met de gemeente Ede.

Grondwatervisie

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

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

3.3.6 Groenstructuur & Groenbeleid Ede

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

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

Deze ambities zijn vertaald in de navolgende beleidskaders:

- Bomenbeleidsplan 2013.
- Visie Openbare Ruimte 2016.

- Aanpassing vergunningstelsel houtopstanden (inwerkingtreding 1 januari 2017). Deze aanpassing is verwerkt in de APV, beleidsregels vellen en herplant houtopstanden en de nadere regel vellen houtopstanden.
- Aanwijzbesluit groenstructuur kernen Ede (inwerkingtreding 1 januari 2017).

3.3.7 Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan (GVVP)

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

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

In het GVVP is onder meer de wegencategorisering en de fietsstructuur vastgelegd. In de wegencategorisering worden voor dit bestemmingsplan gebiedsontsluitingswegen en erfdoorgangswegen onderscheiden.

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

3.3.8 Fietsbeleid

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

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

3.3.9 Parkeerbeleidsplan

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

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

3.3.10 Retailvisie 2030

Op 8 december 2016 is de Retailvisie 2030 door de gemeenteraad van Ede vastgesteld. In deze visie wordt beschreven op welke wijze de gemeente Ede zal sturen op een toekomstgerichte retailstructuur dat beantwoordt aan de wensen en behoefte van de consument en de ambities van Ede.

In paragraaf 3.3. van deze Retailvisie wordt specifiek ingegaan op de stationsomgeving. In de Retailvisie is aangegeven dat in dit gebied locaties gerealiseerd zijn of in ontwikkeling, waarbij retail een nevenschikt belang heeft. De consument is hier niet op zoek naar een aankoop, maar bezoekt veelal het gebied vanwege andere redenen. Daarmee kan de detailhandel en horeca worden beschouwd als een complementaire voorziening ten opzichte van de retailstructuur in Ede.

In het onderhavige bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop' is ruimte gereserveerd voor reizigers gerelateerde voorzieningen voor maximaal 750 m² BVO. Deze voorzieningen betreffen servicevoorzieningen zoals horeca, detailhandel, balie- en loketfuncties met bijbehorende installaties, toiletten, wachtruimtes, kluisjes, fietsreparatie, kantoren en overige diensten en voorzieningen. Hier binnen passen ook informatievoorzieningen voor toerisme en bezoekers van Ede en omgeving. In de planregels van het bestemmingsplan is de maximale omvang en het op de reizigers gerelateerde gebruik geborgd.

Naar verwachting zal het aantal reizigers in de periode tot 2030 met bijna een derde toenemen. Bij een modern en groter, op de toekomst gericht station, horen adequate reizigersvoorzieningen. Op basis van het verwachte aantal reizigers en daarbij behorende loopstromen is het maximum oppervlakte voor deze voorzieningen bepaald op 750 m².

De realisatie van de hierboven beschreven voorzieningen passen binnen de vastgestelde Retailvisie 2030.

3.4 Conclusie beleid

In dit hoofdstuk is het relevante beleid beschreven van het Rijk, de provincie Gelderland en de gemeente Ede. Het onderhavige bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop' past binnen de beschreven beleidskaders.

4 Onderzoek en randvoorwaarden

4.1 Inleiding

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

4.2 Milieu Effect Rapport (MER)

4.2.1. Beleid/regelgeving

Het voorkomen van aantasting van het milieu is van groot maatschappelijk belang. Het is daarom zaak om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te betrekken. Om hier in de praktijk vorm aan te geven is het instrument m.e.r. ontwikkeld. M.e.r. is een procedure die bestaat uit een aantal verschillende stappen.

Op 1 juli 2010 is de m.e.r.-wetgeving gemoderniseerd. Doel van de modernisering is dat meer maatwerk mogelijk is door minder en eenvoudigere regels met meer samenhang, maar met behoud van de milieudoelstelling. Bovendien is op 1 april 2011 het landelijke Besluit m.e.r., waarin de m.e.r.-plicht voor een belangrijk deel is geregeld, ingrijpend gewijzigd. De m.e.r.-procedure voor de ontwikkeling van Ede-Oost en de spoorzone is gestart volgens de 'oude' spelregels. Voor wat betreft de vastlegging van de spoorzone in het bestemmingsplan is daarbij sprake van een dubbele procedurele plicht:

- Omdat de spoorzone kan worden gezien als een stedelijk ontwikkelingsproject conform zowel de 'oude' als de 'gewijzigde' onderdelen C en D van de bijlage van het Besluit m.e.r. en wordt vastgelegd als niet nader uit te werken eindbestemming moet volgens de 'oude' spelregels de zogenoemde besluit-m.e.r. procedure worden doorlopen. Omdat de richtlijnen voor het MER zijn vastgesteld door de Raad voor 1 juli 2010 valt dit project namelijk onder de overgangsregeling die is opgenomen in de Wet milieubeheer en moet de m.e.r.-procedure ook worden afgerond volgens de 'oude' spelregels.
- Omdat significante effecten op Natura 2000 op voorhand niet kunnen worden uitgesloten is sprake van een verplichte Passende Beoordeling Natura 2000 en moet volgens de 'oude' spelregels de zogenoemde plan-m.e.r. procedure worden doorlopen. Omdat het ontwerp bestemmingsplan Ede, OV-Knoop met het MER niet voor 1 juli 2010 ter inzage heeft gelegen valt dit project niet onder de overgangsregeling die is opgenomen in de Wet milieubeheer en moet de m.e.r.-procedure worden doorlopen volgens de 'nieuwe' spelregels, te weten de zogenoemde uitgebreide m.e.r.-procedure. Met de al doorlopen stappen volgens de oude besluit-m.e.r. en plan-m.e.r. procedure wordt hieraan echter (ruimschoots) voldaan.

De stappen van de besluit-m.e.r. procedure en de uitgebreide m.e.r.-procedure zijn doorlopen tot aan de vaststelling van het MER ontwikkeling Ede-Oost en spoorzone door de Raad in 2008. De stappen die nu nog volgen voor het bestemmingsplan Ede, OV-Knoop zijn: ter inzage legging en indiening van zienswijzen en vaststelling van het bestemmingsplan.

4.2.2. Situatie plangebied

Voor het onderhavige bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop' is een aanvulling MER geschreven (Aanvulling MER Ede-Oost en Spoorzone, Arcadis, d.d. 20 december 2016). Dit rapport vormt een aanvulling op het Milieueffectrapport (MER) Ontwikkeling Ede-Oost en Spoorzone uit 2008 en de eerdere aanvulling hierop uit 2009.

Het oorspronkelijke MER is in 2008 gebruikt als onderbouwing voor het vastleggen van de ontsluitingsstructuur in de Structuurvisie Infrastructuur. Daarvoor zijn destijds meerdere ontsluitingsalternatieven in het MER onderzocht waarvan de 'revitalisering van de spoorzone' een integraal onderdeel was. De wijze van 'revitalisering van de spoorzone' was daarbij niet onderscheidend en ook van onderschikt belang voor wat betreft het totaal aan optredende effecten. De sindsdien gewijzigde inzichten met betrekking tot de inrichting van de spoorzone passen binnen de hoofdkeuzes die in 2008 zijn gemaakt voor de inrichting van Ede-Oost (de Veluwe Poort), mede op basis van het oorspronkelijke MER.

In de eerste aanvulling op het oorspronkelijke MER uit 2009 zijn de effecten van de spoorzone wel apart beschreven en beoordeeld. Deze effecten wijken op een aantal punten af van de effecten zoals beschreven in deze aanvulling omdat:

- Destijds is uitgegaan van een verdiepte ligging van het station met een brede onderdoorgang onder het spoor gekoppeld aan de bestaande Albertstunnel. In het huidige ontwerp ten behoeve van het bestemmingsplan 'Ede, OV-Knoop' wordt alleen nog uitgegaan van een tweetal reizigerstunnels.
- Het faciliteren van het hoogfrequente spoorvervoer (PHS) destijds nog geen onderdeel was van het project en nu wel waardoor nu sprake is van fysieke wijzigingen aan het spoor en wijzigingen in het spoorgebruik.
- Destijds in de beoordeling nog geen rekening was gehouden met veranderde lokale verplaatsingspatronen rond het station door verplaatsing van het bus- en taxiplein en van de parkeergarage / het parkeerterrein en de realisatie van de ontsluitende Akulaan als onderdeel van het plan.
- Destijds werd nog geen rekening gehouden met een afname van het aantal autobewegingen door betaald parkeren en het terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen.
- Nu meer gedetailleerd onderzoek beschikbaar is waardoor aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied Veluwe, aantasting van de kernkwaliteiten van het Gelderse Natuurnetwerk (GNN) en de Groene Ontwikkelingszone (GO) en aantasting van de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten (eventueel met maatregelen) kunnen worden uitgesloten.
- In algemene zin meer informatie beschikbaar is door een verder uitgewerkt ontwerp met meer gedetailleerde bestemmingsplanonderzoeken. Daarnaast is ook sprake van wijzigingen in Wet- en regelgeving en beleid (zoals GPP's en saneringssituaties bij geluid en rond het aspect trillingen).

De eerste aanvulling op het MER is gebruikt ter onderbouwing van de vaststelling van het eerste bestemmingsplan voor de ontwikkeling van het ENKA-terrein, maar niet voor een bestemmingsplan voor de OV-Knoop en spoorzone. Op basis van de eerste aanvulling op het MER zijn voor de spoorzone nog geen juridisch bindende ruimtelijke keuzes gemaakt.

Op basis van het huidige ontwerp is geen sprake meer van relevante alternatieven. Gezien de beschikbare ruimte en de benodigde capaciteit, kwaliteit en robuustheid van het station is er weinig keuzevrijheid voor wat betreft de benodigde lay-out van de sporen en perrons. En deze keuzes zijn ook niet of nauwelijks onderscheidend voor de milieueffecten van het station in de omgeving. Een belangrijke basiskeuze is de verplaatsing van het zwaartepunt van het station van de noordwestzijde naar de zuidoostzijde. Deze keuze is al in Masterplan Ede-Oost uit 2005 gemaakt. Zoals beschreven in deze aanvulling worden met deze nieuwe opzet van het station en het uitgewerkte ontwerp de bereikbaarheids-, landschappelijke en stedenbouwkundige doelen bereikt. En de verplaatsing van het parkeer- en busplein van de noordwest- naar de

zuidoostzijde wordt ook gunstiger beoordeeld vanuit geluid- en luchtkwaliteit omdat hier in de huidige situatie minder gevoelige bestemmingen zijn gelegen.

4.2.3. conclusie

De milieueffecten zoals beschreven en beoordeeld in hoofdstuk 3 van de nieuwe aanvulling op het MER (december 2016) geven in aanvulling op de maatregelen zoals al vastgelegd in het ontwerp bestemmingsplan voor de OV-Knoop geen aanleiding tot aanvullende maatregelen. Met deze aanvulling op het MER en de toelichting van het bestemmingsplan met bijbehorende onderzoeken is daarmee de voor de besluitvorming van het bestemmingsplan voor de OV-Knoop benodigde milieu-informatie beschikbaar.

4.3 Bedrijven en milieuzonering

4.3.1. Beleid/regelgeving

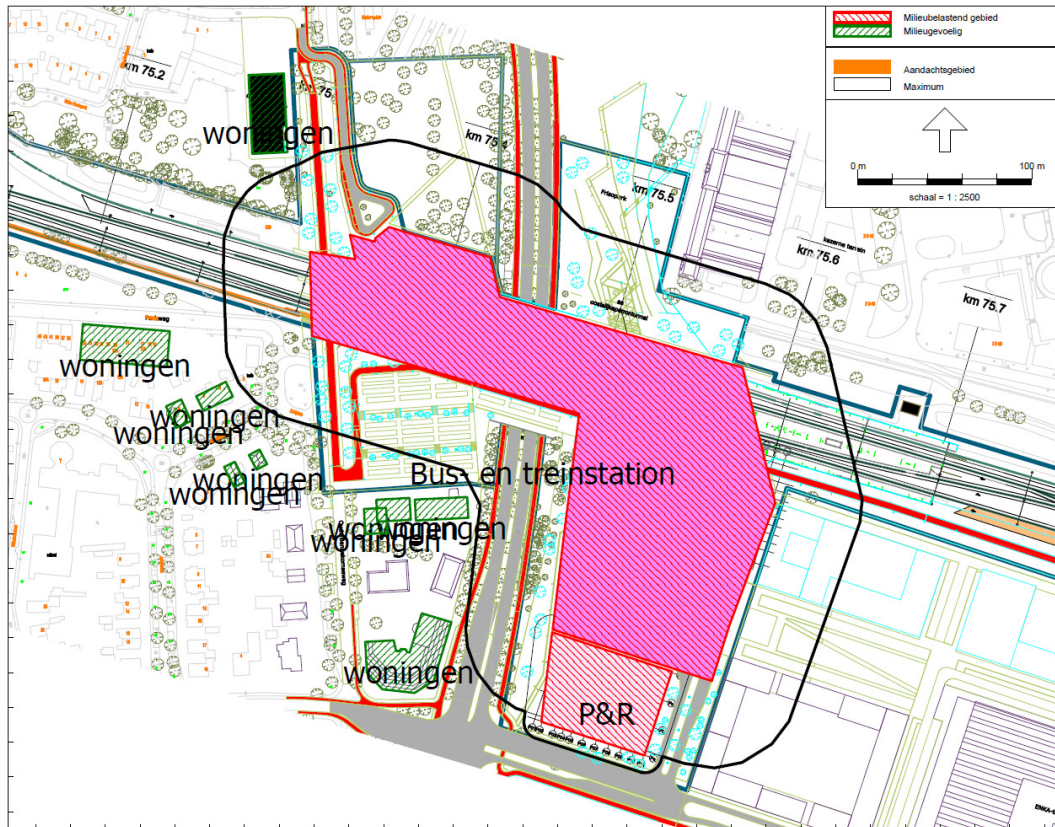
De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009) is een algemeen geaccepteerd hulpmiddel in de ruimtelijke ordening. In de publicatie wordt voor een aantal milieuaspecten per milieucategorie een indicatieve afstand aangegeven die aangehouden wordt voor beoordeling bij ruimtelijke ontwikkelingen. Deze afstanden zijn van belang wanneer in de directe nabijheid van bedrijvigheid geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen worden gerealiseerd en vice versa. Door middel van nader onderzoek kan eventueel gemotiveerd afgeweken worden van de richtafstand uit de VNG-publicatie.

4.3.2. Beschouwing plansituatie

Bestemmingsplan Ede, OV - Knoop maakt een aantal functies mogelijk die deels al aanwezig waren en deels nieuw of verplaatst zijn. Gezien de sterke functiemenging binnen en rondom het plangebied en de nabijheid van hoofdinfrastructuur (spoorweg en drukke gebiedsontsluitingswegen) ter plaatse van de rond het plangebied gelegen woningen is sprake van omgevingstype gemengd gebied. Hierdoor kunnen de richtafstanden met 1 afstandsstap worden gereduceerd.

In onderstaande tabel staat een overzicht van de (bedrijfsmatige) functies die mogelijk worden gemaakt binnen het plangebied en de bijbehorende richtafstanden. De bedrijfsmatige functies (met bijbehorende richtafstand) en de milieugevoelige functies zijn in onderstaande figuur weergegeven.

bedrijfsmatige functie	SBI-code	milieucategorie	richtafstand o.b.v. gemengd gebied
treinstation	491, 492	3.2	50 meter
busstation	493	3.2	50 meter
parkeergarage	5221	2	10 meter



Afbeelding 4-1: Visuele weergave van richtafstanden van functies

Uit bovenstaande afbeelding volgt dat ter plaatse van de bestaande woonbebouwing wordt voldaan aan de richtafstand. Derhalve is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

4.3.3. Conclusie

Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor het vaststellen van bestemmingsplan 'Ede, OV - knoop'.

4.4 Bodem

4.4.1. Algemeen

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

Bij het wijzigen van een bestemmingsplan is een verkennend onderzoek naar eventuele bodemverontreiniging noodzakelijk, waarbij vaak met een literatuuronderzoek volstaan kan worden. Bij aanwijzingen voor eventuele verontreinigingen is verder onderzoek in situ vereist, om uiteindelijk vast te kunnen stellen of en hoe, bijvoorbeeld na sanering een beoogde nieuwe bestemming kan worden gerealiseerd. Ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop' is bodemonderzoek uitgevoerd en zich met name op de locaties waar wijzigingen zijn voorzien (de nieuwe stationsomgeving met perrontunnels etc.). In het voorliggende bestemmingsplan worden ook grote delen geconserveerd overgenomen uit het thans geldende bestemmingsplan 'Kern Ede' uit 1974. Deze delen wijzigen niet en zijn daarom niet onderzocht.

4.4.2. Regelgeving

Wet bodembescherming

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

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

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

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

rond de verontreinigde locatie echter om uitstel vragen, kunnen tijdelijke maatregelen worden genomen, op voorwaarde dat de risico's voldoende worden beheerst.

Besluit Uniforme saneringen (BUS)

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

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

4.4.3. Situatie plangebied

Bodem

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

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

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

Conventionele Explosieven (CE)

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

In een aanvulling op het vooronderzoek is door Expload een Projectgebonden Risico-analyse (PRA) uitgevoerd (Risicoanalyse conventionele explosieven Ede- OV de Knoop, rapportnr. RAP00160501def, d.d. 19 juli 2016). Hierbij is in eerste instantie het definitieve verdachte gebied afgebakend. Dit gebeurt zowel in horizontale als verticale zin. Bij de analyse worden de naorlogs uitgevoerde activiteiten meegenomen en wordt een berekening gemaakt om de maximale diepte van eventueel achtergebleven CE binnen het specifieke projectgebied vast te stellen (indien dit niet is uitgevoerd in het vooronderzoek CE). Deze berekening(en) wordt uitgevoerd aan de hand van de bodemopbouw ter plaatse, de soort CE en de snelheid en hoek waarmee de specifiek te verwachten CE in de bodem terecht gekomen kan zijn. Ook wordt beoordeeld of na de Tweede Wereldoorlog grondroerende werkzaamheden hebben plaatsgevonden en/of het maaiveldniveau is gewijzigd.

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

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

4.4.4. Conclusie

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

4.5 Water

4.5.1. Beleid/regelgeving

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

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

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

Waterwet (Ww)

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

1. De inzameling van het afvloeiende hemelwater (art. 3.5 lid 1).
2. Verwerking van het ingezamelde hemelwater (art. 3.5 lid 2).
3. Het treffen van maatregelen voor het openbaar gemeentelijk gebied ter voorkoming van structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand (art. 3.6 lid 1).

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

Het gemeentelijke beleid qua water staat beschreven in het Waterplan 2013-2017. Dit plan is een gezamenlijk product van Gemeente Ede en Waterschap Vallei & Eem. De belangrijkste uitgangspunten voor de omgang met water, die in het Waterplan worden beschreven zijn:

- De trits 'vasthouden, bergen en dan pas afvoeren van regenwater';
- Scheiden van vuil en schoon water;
- Vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving.

Hemelwaterbeleid

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

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

Grondwatervisie

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

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

4.5.2. Situatie plangebied

Huidige ligging en inrichting

Het huidige station ligt ten westen van de Klinkenbergerweg. Het terrein ten noordoosten van de Klinkenbergerweg (voormalig defensie terrein) is openbaar groen en grenst direct aan de monumentale kazerneterreinen. Ten zuidoosten van de Klinkenbergerweg bevindt zich een parkeerterrein. Ten noorden van het spoor ligt het maaiveld op een niveau van NAP +20 m à NAP +21 m, ten zuiden op een niveau van NAP +19 m à NAP + 20 m. In het gebied is geen oppervlaktewater aanwezig. In een deel van het gebied wordt het hemelwater nu afgevoerd via de riolering. Het spoor met aanliggende perrons en de groenvoorzieningen wateren af naar de ondergrond.

De bodem is opgebouwd uit matig fijn zand. De gemiddelde hoogste grondwaterstand bedraagt NAP +14,5 m (Bron: Geohydrologische verkenning station Ede – Wageningen, Wareco, 2 april 2015). Dit is 5 m (zuidzijde) tot 6 m (noordzijde) beneden maaiveld. Volgens informatie van de provincie Gelderland is op de locatie geen verontreiniging in het grondwater aanwezig.

Hemelwater (kwantiteit)

Conform het gemeentelijke beleid mag nieuw verhard oppervlak niet worden aangesloten op de riolering. Gezien de grondwaterstanden en bodemopbouw (gebied ligt 'hoog en droog') dient hemelwater geïnfiltreerd te worden in de bodem. Conform het beleid van de waterbeheerder is voor de dimensionering van infiltratievoorzieningen uitgegaan van een berging van minimaal 40 mm (bui T = 10 jaar + 10%). De voorzieningen dienen een leeglooptijd van maximaal 24 uur te hebben. In hellende gebieden dient een overloopvoorziening aanwezig te zijn. Gangbare oplossingen in de gemeente Ede zijn infiltratieputten en infiltratieriolen. Onderstaand wordt voor de omgang met hemelwater per deelgebied een oplossingsrichting aangegeven.

* Noordwestelijk kwadrant

De fietsenstalling noordwest wordt verdiept aangelegd, hemelwater kan dan niet oppervlakkig naar het park afstromen. Hemelwater kan worden verwerkt met een infiltratieriool naast de stalling (ondergrondse infiltratie). Dit systeem kan via een put overlopen naar het gemeentelijk riool (overloopvoorziening).

* Noordoostelijk kwadrant

Het water dat op de entree van de reizigerstunnel valt, kan ter plaatse worden geïnfiltreerd met infiltratieputten en/of infiltratieriolen.

* Middengedeelte (overkapping perrons)

Een groot deel van het station krijgt een overkapping. Afvoer van hemelwater geschiedt via de kolommen. Uitgangspunt voor verwerking van het hemelwater van de overkapping is infiltratie buiten het spoor. Daartoe zijn leidingen nodig die het water vanaf de kolommen onder de sporen door, naar infiltratievoorzieningen aan weerszijden van het spoor afvoeren. De aansluiting van de verticale leidingen (uit de kolommen) op de horizontale afvoerleidingen dient met een ontlastput te worden uitgevoerd.

* Fietstunnel

Hemelwater dat op de toeritten valt, kan worden geïnfiltreerd met infiltratierielen en of infiltratieputten. Gezien de relatief diepe ligging is een overloop naar het gemeentelijk riool niet (onder vrij verval) mogelijk. In later stadium dient te worden afgewogen of het noodzakelijk is gebruik te maken van een pomp zodat in extreem natte periodes overloop mogelijk is naar de omgeving (gemeentelijk riool of een infiltratievoorziening). Om instroming van hemelwater te voorkomen dient bovenaan de toeritten een drempel of goot te worden aangelegd.

* Zuidoostelijk kwadrant

Het hemelwater van de entree en verharding kan worden geïnfiltreerd met infiltratieputten in de groenstroken. Vanwege de laag gelegen grondwaterstand zijn die goed toepasbaar op deze locatie. Het hemelwater van het parkeergebouw kan met behulp van infiltratierielen naar de ondergrond worden afgevoerd. Het gehele systeem van putten en riolen dient een overloop te krijgen naar het gemeentelijk riool.

* Zuidwestelijk kwadrant

Hemelwater in dit kwadrant kan met infiltratierielen onder de groene taluds naar de ondergrond worden afgevoerd. Deze riolen worden met elkaar in verbinding gesteld (stuwputten) en via een overloopput aangesloten op de gemeentelijke riolering (overloopvoorziening). Voor smalle paden in en langs groenstroken wordt uitgegaan van directe infiltratie in de bermen.

Hemelwater (waterkwaliteit)

Bij de beschrijving van het plan is ingegaan op de wijze waarop wordt omgegaan met hemelwater. Het water wordt geloosd in de bodem. Gezien het gebruik (langzaam verkeer) zal dit water geen verontreinigende stoffen bevatten. Uitzondering hierop is het busplein. Vanwege de hogere vervuilingsgraad van het afstromende hemelwater wordt dit aangesloten op het vuilwaterriool.

Afvalwater

Het afvalwater van het stationsgebouw en de P&R garage wordt afgevoerd naar het vuilwaterriool van de gemeente. Waarschijnlijk is hiervoor een pomp noodzakelijk.

Grondwater

Op basis van het geohydrologisch onderzoek lijken de ingeschatte GHG en HG waarden van NAP +14,5 m en NAP +15,4 m realistisch gebaseerd op de vergeleken meetreeksen. Geconcludeerd wordt dat het drainagesysteem en het pompgemaal geen zichtbare invloed hebben op de grondwaterstand. Ook zijn er geen grondwaterstandstijgingen te verwachten als gevolg van klimaatveranderingen. Vooralsnog kunnen de ingeschatte GHG en HG waarden ook als representatief worden beschouwd voor in de toekomst. Monitoring van de grondwaterstanden wordt gecontinueerd.

Er vinden geen permanente activiteiten plaats onder de grondwaterstand, mogelijk is voor de bouw van de spoorkruisende moot en de P&R een beperkte tijdelijke bemaling noodzakelijk. Het gebied ligt niet in de grondwaterfluctuatietoneel. Derhalve is er geen negatief effect voor dit deelaspect.

Werkzaamheden nabij/in/op water of waterhuishoudkundige werken

Volgens de Legger Waterkeringen ligt de locatie niet nabij een primaire of regionale waterkering. In het plan is geen wijziging in de bestaande waterhuishouding voorzien.

4.5.3. Conclusies

De bodem is geschikt voor infiltratie. Conform het beleid van de gemeente Ede wordt hemelwater geïnfiltreerd in de bodem. De voorzieningen krijgen een overloop naar het gemeentelijk riool. Er vinden geen wijzigingen plaats in de waterhuishouding, aanvraag van een watervergunning voor de eindsituatie is derhalve niet noodzakelijk. Mogelijk is voor de bouw een tijdelijke bemaling noodzakelijk, hiervoor dient een melding te worden verricht of een vergunning te worden aangevraagd.

Geconcludeerd wordt dat er ten aanzien van het aspect water geen belemmeringen zijn voor de uitvoering van het bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop'.

4.6 Groen

Situatie plangebied

Ede hecht veel waarde aan haar groene imago. Monumentale en waardevolle bomen en groenstructuren zijn belangrijk voor de herkenbaarheid en de identiteit van de omgeving.

De OV-knoop zal een wezenlijk onderdeel gaan vormen van de hoofdgroenstructuur van Ede en de stadsecologische structuur. Het groene karakter van de OV-knoop past bij de ligging bij de Veluwe en versterkt het groene imago van Ede.

Voor het project OV - Knoop is een groentoelichting opgesteld waarin de belangrijkste huidige en toekomstige groenstructuren zijn weergegeven (Toelichting Groen Spoorzone Ede', d.d. 19 december 2016).

Daar waar de OV-knoop bestaande groenstructuren met natuurwaarden doorsnijdt, worden maatregelen genomen om de structuren en verbindingen in stand te houden.

Het aanzetten van de groenstructuur zal zorgen voor een directe relatie met de Veluwe. De nieuwe Kennisas loopt midden door de OV-knoop. Deze as met laanstructuur zorgt voor een groene rand langs de OV-knoop. Er zal voldoende zicht blijven op het stationsplein.

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

Bosstroken parallel ten noorden van het spoor zorgen voor een ecologische omkadering en verbinding tussen west (Ede) en oost (Veluwe). Deze bosstroken zijn ecologische zones waar onder andere vleermuizen gebruik van maken. In het ontwerp zal de vliegroute door het goed inpassen van groenelementen behouden blijven.

4.7 Ecologie/natuur

4.7.1. Beleid/regelgeving

Voor ruimtelijke ingrepen of bestemmingsplanwijzigingen is de natuurwetgeving relevant. Binnen de natuurwetgeving wordt onderscheid gemaakt in bescherming van soorten en gebieden. Onlangs zijn drie wettelijke regimes samengevoegd tot één nieuwe Wet natuurbescherming. De Wet natuurbescherming is per 1 januari 2017 in werking getreden en vervangt de Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet. Vergelijkbaar met het oude wettelijke regime maakt de nieuwe Wet natuurbescherming onderscheid in gebieds- en soortenbescherming. De gebiedsbescherming was voorheen met name gereguleerd in de Natuurbeschermingswet 1998 en de soortenbescherming vond zijn grondslag in de oude Flora- en faunawet. Daarnaast is er het provinciale beschermingskader

van het Gelders Natuurnetwerk (GNN) en Groene Ontwikkelzone (GO) dat een samenhangend netwerk van natuurgebieden nastreeft.

Soortenbescherming

Vergelijkbaar met de oude Flora- en faunawet (april 2002) richt de Wet natuurbescherming zich op de instandhouding van populaties van soorten die bescherming behoeven. Tijdens de voorbereiding van het onderhavige bestemmingsplan was de oude wetgeving nog van kracht. De uitgevoerde ecologische onderzoeken zijn dan ook gebaseerd op verwijzingen naar de Flora- en faunawet. De essentie van de soortenbescherming is echter in de nieuwe wetgeving vergelijkbaar gebleven met het oude regime. Daarmee zijn de uitgevoerde onderzoeken nog representatief en zijn de conclusies actueel.

Gebiedsbescherming

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

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

Stikstofdepositie en Programmatische aanpak Stikstof (PAS)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.7.2. Situatie plangebied

Beoordeling van het plan op basis van soortenbescherming

De ecologische effecten van het project OV- Knoop zijn door Econsultancy onderzocht en in beeld gebracht in drie rapportages:

- I. Natuurtoets Oostelijke spoorzone en OV-Knoop te Ede, rapportnummer 14055552, d.d. 13 januari 2015
- II. Knelpunten analyse OV-Knoop te Ede, rapportnummer 1500.001, d.d. 18 april 2016
- III. Aanvullende veldonderzoek vleermuizen en spookrekkel OV-Knoop, rapportnummer 1500.002, d.d. 30 augustus 2016

Het ecologisch onderzoek van 13 januari 2015 betreft een overkoepelend document dat de resultaten beschrijft van diverse deelonderzoeken en inventariserend veldonderzoek. In de 'knelpunten analyse' van 18 april 2016 wordt ingegaan op de noodzaak en omvang van aanvullend onderzoek. Daarin wordt gesteld dat aanvullend veldonderzoek uitgevoerd moet worden naar vleermuizen en spookrekels. Dit onderzoek is uitgevoerd en de bevindingen zijn beschreven in het rapport van 30 augustus 2016.

Op basis van de uitgevoerde ecologische onderzoek kan worden vastgesteld dat het bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop' uitvoerbaar is.

In het vervolg van deze paragraaf worden de belangrijkste bevindingen uit de hierboven beschreven onderzoeken kort samengevat en worden de conclusies beschreven. In de uitgevoerde onderzoeken wordt verwezen naar de tabellijsten in de Flora- en Faunawet. Waar de Flora- en faunawet uitgaat van drie beschermingsniveaus, gaat de nieuwe Wet natuurbescherming uit van twee categorieën.

Ad I: Natuurtoets 13 januari 2015

Dit onderzoek heeft bestaan uit diverse deelonderzoeken. Het rapport is een overkoepelend document dat de resultaten beschrijft van deelonderzoeken van de quickscan flora en fauna, een inventariserend veldonderzoek naar het voorkomen van zandhagedissen en een vleermuisonderzoek.

In hoofdstuk 4 van het onderzoek zijn de data en omstandigheden van de verschillende veldbezoeken toegelicht. De onderzoekinspanningen bij deze veldbezoeken voldoen aan de daarvoor gestelde richtlijnen en protocollen. In hoofdstuk 5 is het juridisch kader beschreven.

Vervolgens wordt in hoofdstuk 6 een beschrijving gegeven op de aangetroffen en te verwachte beschermde diersoorten. De belangrijkste bevindingen worden in het navolgende nog kort aangehaald. In hoofdstuk 7 is tot slot een ecologisch werkprotocol beschreven voor de uitvoering van het project met zo nodig een verwijzing naar een gedragscode

Broedvogels

In paragraaf 6.2. van het onderzoek is beschreven dat er binnen het projectgebied geen jaarrond beschermde broedvogels c.q. nesten zijn waargenomen. Voor wat betreft de activiteiten en ingrepen die mogelijke invloed kunnen hebben op nestlocaties die niet het gehele jaar beschermd worden, kan worden voldaan aan de Wet natuurbescherming door deze activiteiten buiten het broedseizoen uit te voeren.

In het onderzoek is voor de broedvogels meegegeven dat tijdens de realisatiefase aandacht moet worden besteed aan de inrichting van gronddepots en het voorkomen van langdurige braakligging vanwege de aantrekkingskracht van de oeverwaluwen en de kleine plevier. Deze soorten zijn nu niet waargenomen, maar om te voorkomen dat ze alsnog gaan nestelen in het plangebied zal hiermee bij de inrichting van onder andere de gronddepots rekening mee gehouden moeten worden.

Vleermuizen

Vleermuizen zijn binnen de Wet natuurbescherming streng beschermd. Verstoring van de verblijfplaatsen is niet toegestaan, maar ook de routes die vleermuizen afleggen om van hun verblijfplaatsen naar hun jachtgebied te gaan mag men niet verstoren.

In het onderzoek is vastgesteld dat het parkachtige gebied ten westen van het bestaande station, buiten het voorliggende plangebied, moet worden beschouwd als een belangrijk foerageergebied voor vleermuizen. Tijdens het veldbezoek zijn verscheidene vleermuizen waargenomen. Even ten noorden van dit gebied is een verblijfplaats waargenomen van de gewone dwergvleermuis. Verder is baltsgedrag waargenomen, hetgeen een aanwijzing is voor een paarverblijfplaats in de directe omgeving. De verblijfplaats bevindt zich buiten de invloedssfeer van het onderhavige project.

De bomen aan de noordzijde van het spoor (ten oosten van de Klinkenbergerweg) vormen een vliegroute voor vleermuizen. De bomen aan de noordzijde van de strook bos fungeert hierbij als oriëntatie. Door middel van het vleermuisonderzoek is aangetoond dat de vleermuizen de vliegroute gebruiken niet afkomstig zijn van het westelijke deel van de onderzoekslocatie. De waargenomen vleermuizen aan de rand van de noordelijke bosstrook zijn afkomstig van noordelijke richting en mogelijk uit de voormalige kazernesgebouwen (zie afbeelding) en vliegen in oostelijke richting en weer terug.

In het onderzoek is verder geconcludeerd dat er tijdens de veldonderzoeken geen verblijfplaatsen zijn aangetoond in de bebouwing op het bestaande stationsterrein. Het station blijkt dermate verlicht te zijn dat het voor vleermuizen onaantrekkelijk gebied is.

Overige zoogdieren

In de bomen ten noorden van het spoor zijn eekhoorns te verwachten. Van deze soorten zijn de nesten beschermd op het moment dat ze in gebruik zijn. Eekhoorns gebruiken hun nesten om jongen in groot te brengen, maar ook om in de winter in te slapen. Bij de kapwerkzaamheden zal aandacht besteed moeten worden aan deze soort. Bij de uitvoering zal gewerkt worden conform het werkprotocol en gedragscode zoals beschreven in hoofdstuk 7 van het onderzoek.

De boommarter is een soort die in bosgebieden ten noorden van het spoor voorkomt (Sysselft). De soort maakt overdag gebruik van boomholtes, roofvogelnesten en holen om te slapen. Conform het werkprotocol en gedragscode in hoofdstuk 7 zal tijdens de kap- en graafwerkzaamheden aandacht worden besteed aan deze soort.

De das komt in de bossen in de omgeving van het werkgebied voor, alsmede op het Enkaterrein. Er zijn geen dassenholen binnen het plangebied aanwezig en de soort maakt geen gebruik van het plangebied om naar voedsel te zoeken. Met deze soort hoeft geen rekening gehouden te worden, zolang langdurige verrijking van gronddepots wordt voorkomen. Hetzelfde geldt voor de vos. Van deze soort zijn geen holen waargenomen. Er zijn wel sporen gevonden.

Konijnen zijn wel te verwachten binnen het plangebied. De holen zijn niet streng beschermd en het weghalen van een hol of een burcht heeft voor de soort geen grote gevolgen, omdat in de omgeving voldoende plekken zijn om nieuwe holen te graven. Bij de graafwerkzaamheden moet wel worden voorkomen dat dieren worden gedood, met name in de periode waarop er jonge konijnen zijn. Deze zijn extra kwetsbaar omdat ze niet kunnen vluchten. Bij de uitvoering zal gewerkt worden conform het werkprotocol zoals beschreven in hoofdstuk 7 van het onderzoek.

Afgezien van muizensoorten zijn overige zoogdieren binnen het plangebied niet te verwachten. Bij muizen, zoals rosse woelmuis en bosmuis, geldt dat graafwerkzaamheden versturend kunnen werken. Er zijn praktisch geen maatregelen te treffen waarmee kan worden voorkomen dat muizen worden verwond of gedood. Bij de uitvoering van het project zal conform de zorgplicht in het werkprotocol worden gehandeld om de effecten te minimaliseren.

Reptielen

In de bosrand ten noorden van het spoor zijn recente waarnemingen gedaan van de hazelworm. Het zijn koudbloedige dieren die afhankelijk zijn van de zon. In de winter zijn ze daarom in rust en kruipen dan diep onder de grond in holen. Dit is een aandachtspunt bij de graafwerkzaamheden. Dit aspect is opgenomen in het werkprotocol in hoofdstuk 7. De hazelworm betreft een ontheffingsplichtige soort. Indien bij de uitvoering van het werk de hazelworm wordt aangetroffen, zullen maatregelen genomen worden ter voorkoming van verstoring en/of doding en zo nodig een ontheffing worden aangevraagd.

De zandhagedis komt in de omgeving van het plangebied voor. Binnen het plangebied zelf zijn geen waarnemingen bekend van zandhagedissen. Door de plaatselijke aanwezigheid van een afwisseling van zonbeschenen plekken en wegkruipmogelijkheden onder lage begroeiing, is er binnen het plangebied geschikt leefgebied aanwezig. Het potentiële leefgebied beperkt zich tot de randen langs het parkeerterrein aan de Dr. Hartogweg en het oostelijke deel van het emplacement. Tijdens de uitgevoerde veldrondes voor zandhagedissen is de soort echter nergens aangetroffen, zodat de kans op aanwezigheid ten tijde van het uitvoeren van de werkzaamheden niet bijzonder groot is.

Overige reptielen, zoals gladde slang, ringslang, adder of levendbarende hagedissen zijn in de directe omgeving niet waargenomen en kunnen buiten beschouwing worden gelaten.

Amfibieën

Zeldzame of streng beschermde soorten zijn niet te verwachten, omdat er in de directe omgeving van het plangebied geen voortplantingswater is dat de specifieke omstandigheden biedt waar deze soort afhankelijk van is. Er zijn in de omgeving dan ook geen waarnemingen bekend.

Er is één soort amfibie die weinig eisen stelt aan het voortplantingswater en juist in tijdelijke omstandigheden eieren kan leggen. Het betreft de rugstreeppad. De soort is echter in de directe omgeving niet waargenomen. Aandachtspunt bij de uitvoering is het voorkomen van het ontstaan van plassen tijdens braakligging, vooral in combinatie met zandhopen waar de soort zich kan ingraven.

In de bosrand ten noorden van het spoor kunnen onder het bladerdek gewone padden of bruine kikkers worden aangetroffen. In het werkprotocol in hoofdstuk 7 wordt hier aandacht aan besteed.

Planten

Typische soorten die voorkomen op en in de omgeving van het plangebied zijn gaspeldoorn, kompassla, pekbloem, stijf ijzerhard en muursla. Binnen het plangebied zijn geen wettelijk beschermde soorten aanwezig. In de omgeving zijn grasklokje, veldsalie, steenanjer, Duits viltkruid en wilde marjolein waargenomen. Op de onderzoekslocatie zijn tijdens het veldbezoek van 5 mei 2014 enkele exemplaren van de veldsalie waargenomen op het westelijke deel van de parkeerplaats nabij de Dr. Hartogweg. In de berm langs de Klinkenbergerweg is de soort eveneens waargenomen. In de Wet natuurbescherming is de Veldsalie echter niet meer beschermd.

In de berm zijn tijdens het veldbezoek eveneens grasklokje) waargenomen. Langs de rand van het oostelijke deel van het plangebied is een groeiplaats van wilde marjolein waargenomen. Deze plantsoorten zijn eveneens niet langer beschermd in de Wet natuurbescherming.

Insecten

In en rond het spoor zijn binnen het werkgebied de afgelopen jaren 17 verschillende soorten krekels en sprinkhanen waargenomen, waaronder de zeldzame soorten zoals het zuidelijke spitskopje en de sikkelsprinkhaan. Het werkgebied is echter uniek in Nederland vanwege het voorkomen van de spookrekkel. Omdat er zo weinig bekend is over de soort en er sprake is van een zeer kleine populatie is het van belang om gedurende de looptijd een deel van het terrein voor de spookrekkel veilig te stellen. In het werkprotocol zijn de mogelijkheden hiervoor beschreven.

Ad II: Knelpunten analyse OV - Knoop Ede, 18 april 2016

Als gevolg van de verdere planuitwerking is Econsultancy gevraagd om een knelpunten analyse op te stellen voor ecologische aspecten. Doelstelling van de knelpunten analyse is om verkort weer te geven op welke locaties er bij het huidige ontwerp ten aanzien van ecologie bijzondere of beschermde waarden in het geding zijn. Daarbij is als uitgangspunt het hierboven beschreven onderzoek van 13 januari 2015 genomen.

In de knelpunten analyse wordt kort samengevat vastgesteld dat nader onderzoek uitgevoerd moet worden naar de vliegroutes voor vleermuizen voor zowel de ontwikkelingen rondom het OV-Knoop en de realisatie van een Langzaam verkeersviaduct ten oosten van het nieuwe station. Voor wat betreft de bescherming van de spookrekkel is vastgesteld dat er grondwerkzaamheden hebben plaatsgevonden die eventueel nadelig effecten hebben gehad op de habitat. In de knelpunten analyse is voorgesteld om eerst een nader onderzoek uit te voeren naar de aanwezigheid van de spookrekkel. Indien de spookrekkel wordt waargenomen in het nader onderzoek, dan zal voor de uitvoering van het project een plan opgesteld moeten worden waarbij alternatieve leefruimte wordt gecreëerd. Het aanvullende onderzoek dat hier wordt voorgesteld is in het navolgende beschreven.

Ad III: Aanvullend veldonderzoek vleermuizen en spookrekkel, 30 augustus 2016

Het aanvullend onderzoek is gericht op de aanwezigheid van en het gebruik van vliegroutes door vleermuizen en nader onderzoek naar de spookrekkel. In hoofdstuk 4 van het rapport wordt de onderzoeksmethodiek beschreven. Het onderzoek is uitgevoerd conform de beschikbare protocollen.

Vleermuizen

In de periode half mei tot en met augustus 2016 zijn drie veldbezoeken uitgevoerd. De resultaten van deze veldbezoeken zijn uitvoerig beschreven in hoofdstuk 5 van het rapport.

Voor vleermuizen zijn er drie verschillende functies in het onderzoeksgebied gevonden: verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebied. Uit onderzoek blijkt dat de vliegroute verband houdt met de aanwezigheid van een kraamverblijfplaats in het gebied. Verstoring van de vliegroute zal een rechtstreeks negatief effect hebben op de kraamfunctie. Voor de functie als foerageergebied geldt dat er gelet op de aantallen mogelijk sprake is van een essentiële

functie. De vliegrouete loopt door de bosrand ten noorden van het spoor. Tijdens het veldbezoek zijn de meest waargenomen vleermuizen afkomstig van het kraamverblijf in het meest zuidelijke kazernegebouw.

In het kazernegebouw is een kraamverblijf waargenomen. Ten noorden, buiten het plangebied, ligt het foerageergebied. In onderstaande afbeelding zijn de waargenomen functies gevisualiseerd.



Afbeelding 4-2: waargenomen functies

Spookrekkel

De spookrekkel is tijdens twee veldbezoeken in juni en augustus 2016 waargenomen. In het NDFD zijn meerdere waarnemingen bekend van 2016.

Het belangrijkste leefgebied van de soort bevindt zich nabij het spoor recht tegenover de gehandhaafde bebouwing van de Enka. In onderstaande afbeelding zijn alle verzamelde waarnemingen weergegeven. Het betreft dus geen volledige verspreidingskaart, enkel de locaties waar op verschillende dagen spookrekels zijn gehoord.



Afbeelding 4-3: verzamelde waarnemingen spookrekkel

Beoordeling ecologische effecten bij uitvoering van het plan

In hoofdstuk 6 van het aanvullend onderzoek is onderbouwd dat het project met ecologische maatregelen gerealiseerd kan worden zonder de ecologische belangen te schaden. Voor de realisatie van het OV- Knoop is het daarbij van belang om met zorg om te gaan met de noodzakelijke kap van bomen in de bosrand ten noorden van het spoor ter hoogte van het kazernegebouw. Daarbij is het van belang om de ecologische functionaliteit te behouden. Ter bescherming van de vliegroute voor vleermuizen moet worden voorkomen dat lichthinder ontstaat.

Voor het (tijdelijk) verlichten van het plangebied zal eveneens rekening worden gehouden met de ecologische effecten. Dit is goed uitvoerbaar door zorgvuldig de positie van de verlichting te bepalen, eventueel met afscherpende maatregelen of type verlichting of armatuurkeuze. Daarnaast kan de verlichting worden uitgeschakeld tijdens de voor vleermuizen kritische momenten.

Conclusie

Op basis van het uitgevoerde ecologisch onderzoek kan vastgesteld worden dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is met inachtneming van de wettelijke kaders uit Wet natuurbescherming. Voor de uitvoering van het project wordt een ecologisch werkprotocol en gedragscode gevolgd.

Om te voorkomen dat negatieve effecten optreden op de aanwezige vliegroute van vleermuizen, ter hoogte van het nieuwe treinstation, worden maatregelen genomen. De uitvoering van deze maatregelen, ter voorkoming van aantasting van de vliegroute voor vleermuizen, zal via een ontheffingaanvraag worden voorgelegd aan het bevoegd gezag.

De aanwezigheid van de spoorkekel is zeldzaam in Nederland. Bij de uitvoering van het project zal in het bijzonder aandacht worden besteed aan de zorgplicht voor de spoorkekel.

Beoordeling van het plan op basis van gebiedsbescherming (Passende Beoordeling)

In Ede worden twee gebieden aangemerkt als Natura 2000 gebied, te weten: de Veluwe en Het Binnenveld.

Het plangebied ligt op korte afstand van het Natura 2000 gebied Veluwe. Daardoor kan op voorhand niet uitgesloten worden dat de aanleg en het gebruik van de nieuwe voorzieningen significante negatieve effecten hebben op dit gebied. Conform artikel 19j van de Natuurbeschermingswet (vanaf 1 januari 2017 Wet natuurbescherming) kan het bestemmingsplan daarom alleen vastgesteld worden, wanneer op grond van een passende beoordeling met zekerheid is vastgesteld dat de natuurlijke kenmerken van dit gebied niet worden aangetast. Ten behoeve van dit bestemmingsplan is door Arcadis een passende beoordeling opgesteld (rapport Bestemmingsplan OV Knoop en oostelijke spoorzone, passende beoordeling Natuurbeschermingswet 1998, d.d. 20 december 2016)

Op basis van de passende beoordeling worden de navolgende conclusies getrokken:

Als gevolg van de aanleg en het gebruik van de OV-Knoop/Spoorzone Oost zijn verschillende effecten te verwachten op habitattypen en soorten in het Natura 2000 gebied Veluwe:

- Toename van de depositie van stikstof met 0,53 mol/ha/jaar in de realisatiefase en 1,12 mol/ha/jaar in de exploitatiefase;
- Tijdelijke effecten als gevolg van verstoring door geluid en licht op leefgebieden van de zwarte specht en de wespandief in de realisatiefase.

De toename van de stikstofdepositie valt binnen de reservering die aan het Ministerie van IenM is toegekend aan dit project in het kader van de Regeling Programmatiese Aanpak Stikstof van 15 december 2015. Hiermee staat vast dat deze toename niet zal leiden tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000 gebied.

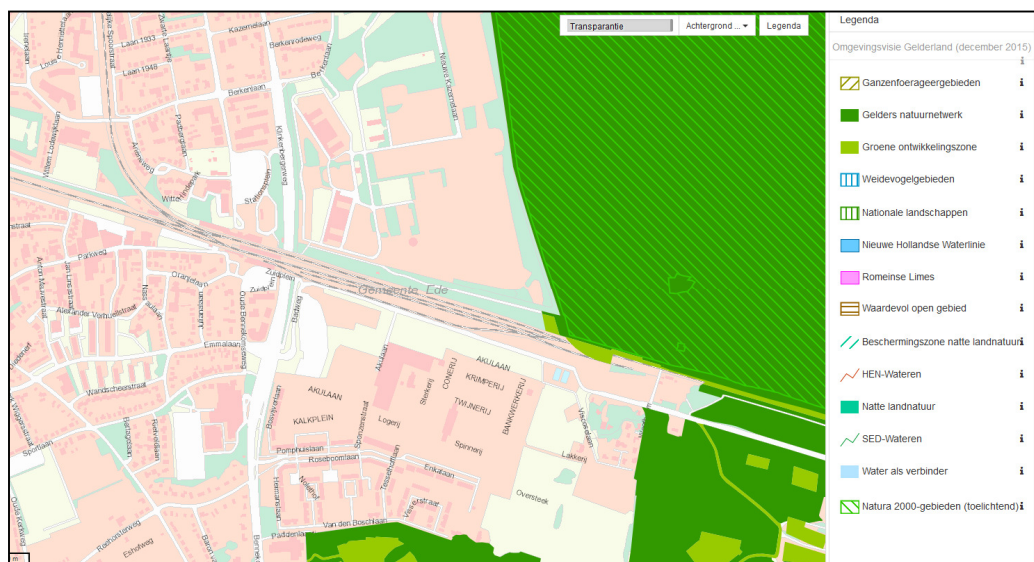
De tijdelijke effecten als gevolg van verstoring door geluid en licht leiden niet tot verstoring van huidige broedterritoria van de zwarte specht en wespandief. Omdat de staat van instandhouding van beide soorten gunstig is en er geen uitbreidings- en verbeterdoelstellingen gelden voor beide soorten, brengt de realisatie van dit project de instandhoudingsdoelen voor beide soorten niet in gevaar.

De invloed van geluid en licht op het Natura 2000 gebied Veluwe kan verder verminderd worden door het treffen van mitigerende maatregelen (zie paragraaf 5.3. van de Passende Beoordeling).

Op basis van de uitgevoerde passende beoordeling is vast komen te staan dat de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000 gebied Veluwe niet worden aangetast door uitvoering van het bestemmingsplan 'Ede, OV-Knoop'. Het bestemmingsplan kan daarmee worden vastgesteld in overeenstemming met artikel 19j van de Natuurbeschermingswet 1998.

Beoordeling van het plan op basis van provinciaal GNN en GO beleid

Zoals uit onderstaande afbeelding blijkt, ligt het plangebied buiten de provinciale GNN en GO zone. Voor dit beleidskader is de toetsing van de zogenaamde externe werking niet van toepassing. Vanuit het provinciale beleid is het bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop' daarmee uitvoerbaar.



Afbeelding 4-4: kaartlaag GNN/GO provinciale Omgevingsvisie december 2015

4.8 Archeologie

4.8.1. Beleid/regelgeving

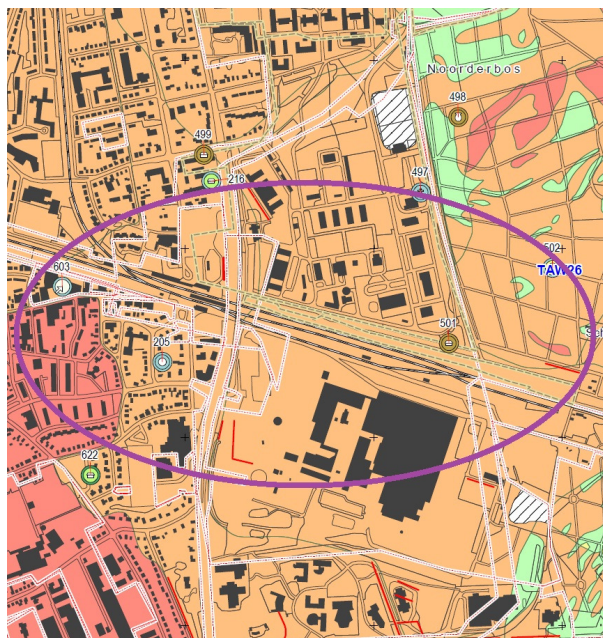
In 2012 is de nota 'Archeologie in Evenwicht, Archeologienota gemeente Ede 2012-2015' door de gemeenteraad vastgesteld. De nota steelt op de Wet op de archeologische monumentenzorg (2007), een wetwijziging van de Monumentenwet. Met deze wetwijziging heeft de zorg voor het archeologisch erfgoed een prominentere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

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

Bij de inventarisatie van bekende en te verwachten archeologische waarden in het onderhavige bestemmingsplangebied is gebruikt gemaakt van de Cultuurhistorische Waardenkaart Ede, en de diverse archeologische onderzoeken die in het plangebied zijn uitgevoerd.²

4.8.2. Situatie plangebied

In onderstaande afbeelding is het gehele bestemmingsplangebied te zien, zoals weergegeven op de Cultuurhistorische Waardenkaart, kaartbijlage archeologie (2013). De oranje kleur geeft aan dat de trefkans op archeologische resten in het plangebied hoog is.



Afbeelding 4-5: Uitsnede Cultuurhistorische Waardenkaart (RAAP-rapport 2500), met plangebied in paars. Voor meer informatie zie <https://www.ede.nl/vrije-tijd-en-toerisme/cultuur/archeologie>

In aanloop naar de ontwikkelingen in het plangebied zijn in het verleden diverse archeologische onderzoeken uitgevoerd.

² Keunen, L.J., L.M.P. van Meijel, J. Neeffjes, N.W. Willemsse, T. Bouma, S. van der Veen & J.A. Wijnen, 2013: Cultuurhistorische Waardenkaart Ede; een interdisciplinaire studie naar het aardkundig, archeologisch, historisch-geografisch, historisch-bouwkundig en -stedenbouwkundig erfgoed in de gemeente Ede, RAAP-rapport 2500, Weesp.
Koeman, S., 2010: Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek, verkennend booronderzoek, Spoorzone te Ede. *Synthegra Rapport S090424*, Doetinchem.
Huizer, J., 2006: Ede, Stationsomgeving. Een Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek in de vorm van boringen. *ADC Rapport 737*, Amersfoort
Brouwer, E.W. & E.N. Akkerman, 2007: *Bureauonderzoek Archeologie Ede-Oost Uitbreiding, Gemeente Ede*, Arcadis (rapport kenmerk 110623/NA7/002/000450, d.d. 24 september 2007).
Flokstra, L.M., H.J. Hesseling & T.P. van Rooij, 2012: Plangebied Kazemeterreinen, gemeente Ede; een archeologische begeleiding (conform protocol proefsleuven). *RAAP-rapport 2611*, Weesp.
Koeman, S., 2011: Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek, verkennend booronderzoek. Parklaan te Ede, gemeente Ede. *Synthegra Rapport S100219*, Doetinchem.

Het grootste deel van het plangebied is onderzocht door middel van een bureauonderzoek en een verkennend booronderzoek (zie afbeelding). Op deze onderzochte locaties bleek de bodem diep verstoord te zijn.



Afbeelding 4-6: Resultaten verkennend archeologisch booronderzoek Spoorzone. Bron: SyntheGra 2010

Ook het tracé van de nieuw aan te leggen Parklaan, die via de Klinkenbergerweg het spoor en dus het huidige plangebied kruist, is door middel van een verkennend booronderzoek onderzocht. Het tracé ter plaatse van het huidige bestemmingsplan is naar aanleiding van het onderzoek tot 'kansarme zone' bestempeld.

Direct ten zuidoosten van het station (nr. 16811 op afbeelding 11) is een bureauonderzoek en een verkennend booronderzoek uitgevoerd. In het onderzochte gebied bleek sprake te zijn van een ca. 2 meter dik pakket ophoogzand. Hieronder bleek de bodem grotendeels verstoord te zijn. In een (klein) deel van het plangebied was de bodem onder het ophoogpakket nog intact. Het oostelijk deel van het plangebied (ten zuiden van de spoorlijn) is gelegen binnen het plangebied ENKA. Bureauonderzoek heeft uitgewezen dat voorafgaand aan de bouw van de ENKA-fabriek de hoger gelegen grond is afgegraven en in de lager gelegen delen is geschoven. Milieukundig bodemonderzoek heeft dit bevestigd.

Het oostelijk deel van het plangebied ten noorden van de spoorlijn is gelegen in het plangebied kazernes, Mauritskazerne (nr. 18732 op afbeelding 11). Uitgevoerd verkennend booronderzoek heeft uitgewezen, dat het gebied dat in het huidige bestemmingsplan wordt opgenomen, verstoord is.

Daarnaast zijn in het plangebied diverse archeologische vindplaatsen bekend.

Het betreft fragmenten laatneolithisch aardewerk (nrs. 205, 216 op afbeelding 11), fragmenten aardewerk uit de Vroege Bronstijd (nr. 216), vuursteenfragmenten (nr. 216). Vuurstenen spitsen uit de periode Neolithicum-Bronstijd (nr 171), ijzertijdvindplaatsen (nrs. 499, 501) en diverse karresporen waarvan de datering onbekend is.

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

4.8.3. Conclusie

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in een directe mogelijkheid tot herinrichting van de spoorzone. Op basis van de in het plangebied uitgevoerde archeologische onderzoeken is de kans klein dat tijdens beoogde werkzaamheden belangrijke archeologische resten worden geraakt. Uitvoering van de bestemming zal niet leiden tot onevenredige aantasting van

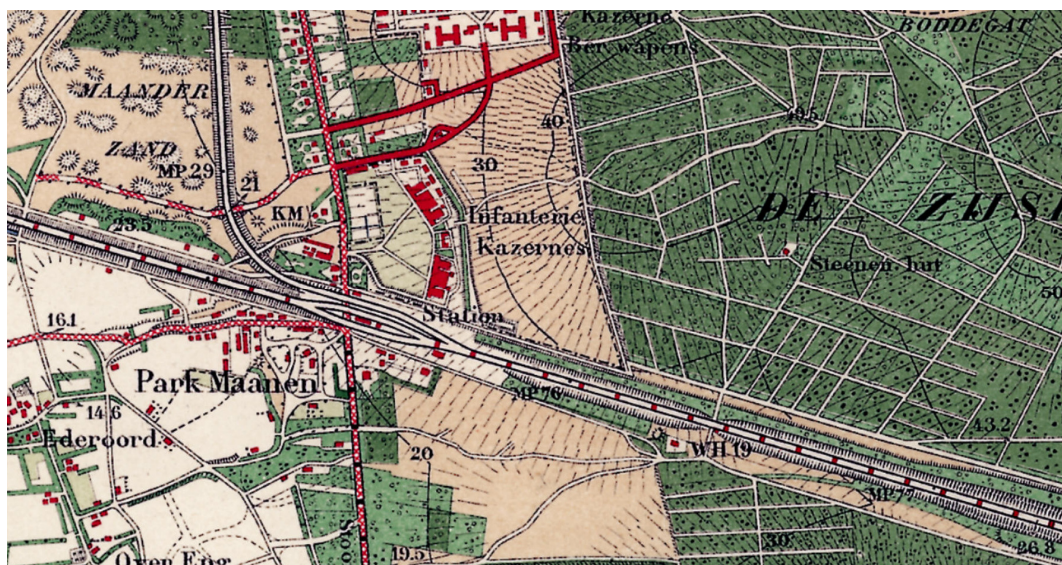
archeologische waarden. Een beschermende planologische regeling wordt niet noodzakelijk geacht.

De meldingsplicht bij Onze minister, namens deze de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, van een zaak die in het plangebied wordt aangetroffen en waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat het een archeologische vondst betreft, blijft van kracht (Monumentenwet 1988, artikel 53, lid 1).

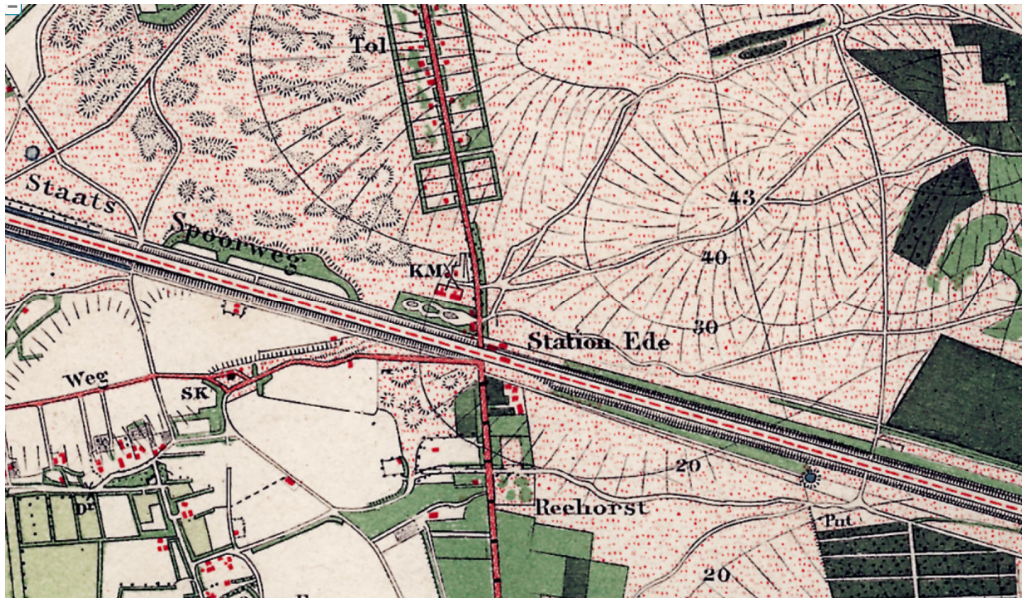
4.9 Cultuurhistorie

4.9.1. Historische infrastructuur

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



Afbeelding 4-7: Omstreeks 1920 (www.topotijdreis.nl)



Afbeelding 4-8: Omstreeks 1890 (www.topotijdreis.nl)

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

In 1902 werd een tweede spoorlijn geopend, de lokaalspoorweg naar Nijkerk. Ook dit tracé is in het plangebied nog aanwezig als onderdeel van de lijn *Ede-Wageningen - Barneveld - Amersfoort*.

Door de aanleg van de Klinkenbergerweg en de spoortunnel in de tachtiger jaren en de bouw van het huidige station Ede-Wageningen (geopend in 1984) werd de historische as van de Stationsweg en Oude Bennekomseweg onderbroken.

De huidige stationsgebouwen dateren uit 1984. Zij zijn gebouwd in een voor die tijd typerende bouwwijze voor stations. De kapvorm zou een verwijzing naar de traditionele kapvormen van stationsgebouwtjes op de Kippenlijn zijn. Het eilandperron van het station is nog in hoofdopzet het perron dat in 1877 werd aangelegd, maar zonder historische bebouwing niet van bijzondere waarde.

Situatie plangebied

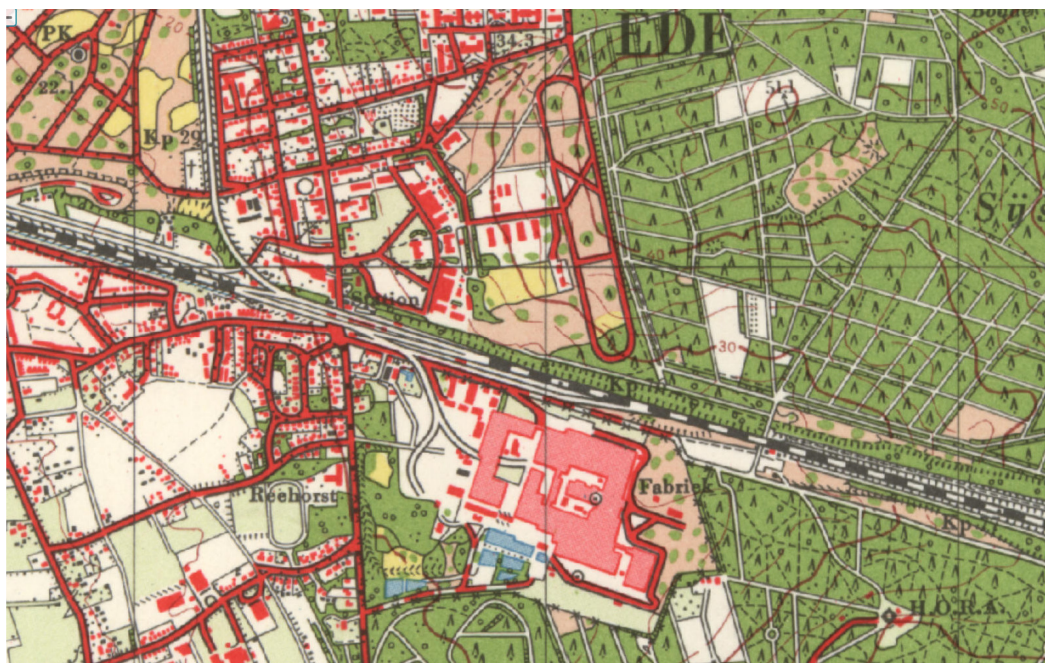
De aanwezige historische lijnen worden in het onderhavige plan behouden (spoorlijnen) of versterkt (Stationsweg en Oude Bennekomseweg). Dankzij het creëren van een doorgaande fietstunnel op de plaats van de huidige stationstunnel zal de historische as van de oude weg van Ede naar Bennekom weer beter beleefbaar worden.

Het stationsgebouw, dat geen hoge cultuurhistorische waarde heeft, zal worden gesloopt en worden vervangen door nieuwbouw. Het eilandperron zal naar het oosten opschuiven.

4.9.3. Historische ensembles in de omgeving

In de onmiddellijke omgeving van het station bevindt zich een aantal historische ensembles: de Keetmolen (molen op belt, rijksmonument), de Friso- en Mauritskazerne en de gebouwen van de voormalige ENKA-fabrieken. Deze bevinden zich grotendeels buiten het plangebied, maar de ontwikkelingen in het plangebied kunnen er wel invloed op hebben.

De ligging van de voormalige ENKA-gebouwen (rijksmonument complexnummer 527062, in het bijzonder de westvleugel met poortgebouw rijksmonument 527064) nabij het spoor, toont nog altijd het belang van de railinfrastructuur voor de vestiging van de fabriek op deze plaats. Ook zijn de ENKA-gebouwen inmiddels al bijna een eeuw een herkenningsteken voor de treinreiziger die langs Ede komt. Ook de kazernegebouwen, de Johan Willem Frisokazerne (rijksmonument 523488) en de Mauritskazerne (rijksmonument 523489) hebben altijd een zekere visuele relatie met het spoor gehad, hoewel zij in de loop der tijd steeds meer in het groen kwamen te liggen.



Abbeelding 4-9: Omstreeks 1960 (www.topotijdreis.nl)

Situatie plangebied

Tot het voorliggende bestemmingsplan behoort de groenzone voor de voorgevel van de Johan Willem Frisokazerne. Dit terrein behoort tot de historische kazerne en krijgt de dubbelbestemming Cultuurhistorische Waarden. Daarmee wordt in het bestemmingsplan gewaarborgd dat bij de concrete invulling van de groenzone de cultuurhistorische waarden worden betrokken in het ontwerp.

4.9.3. De Keetmolen

Algemeen

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

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

Beleid/regelgeving

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

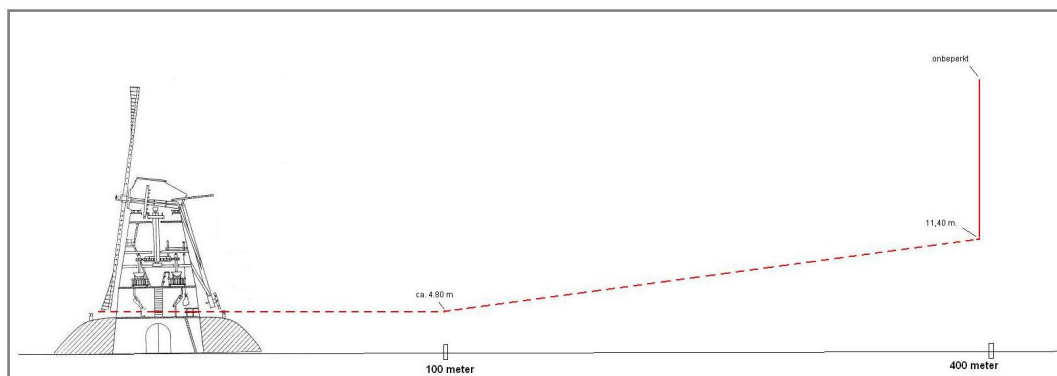
Gemeenten dienen rekening te houden met de molenbiotoop bij het opstellen van bestemmingsplannen. De bescherming van molenbiotopen betreft vooral het behoud van het functioneren door middel van een vrije windvang. Verder dient volgens de provincie Gelderland rekening te worden gehouden met de belevingswaarde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

In de Omgevingsverordening Gelderland is vermeld dat in bestemmingsplannen die betrekking hebben op gronden binnen de molenbiotoop geen nieuwe bebouwing danwel beplanting wordt toegestaan, tenzij in de toelichting bij het bestemmingsplan wordt aangetoond dat het functioneren van de molen door middel van windvang niet wordt beperkt. Met name in een bebouwde omgeving kunnen ook andere belangen in het geding zijn waarbij zekere beperkingen ten aanzien van de windvang of de belevingswaarde niet altijd zijn uit te sluiten. Dit zal echter goed moeten worden beargumenteerd waarbij met het belang van het behoud van het goed functioneren door middel van windvang nadrukkelijk rekening dient te worden gehouden. Het plan zal hiervoor waarborgen moeten bevatten. Waarborgen kunnen bestaan uit planologische voorwaarden aan bebouwingsafstanden en -hoogten en/of bouwkundige dan wel landschappelijke ingrepen wanneer in de nabijheid van een molen of molenrestant bouwwerken nieuw worden opgericht, gewijzigd, aangelegd of beplanting wordt aangebracht waardoor het functioneren van de molen wordt belemmerd of onmogelijk wordt gemaakt.

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

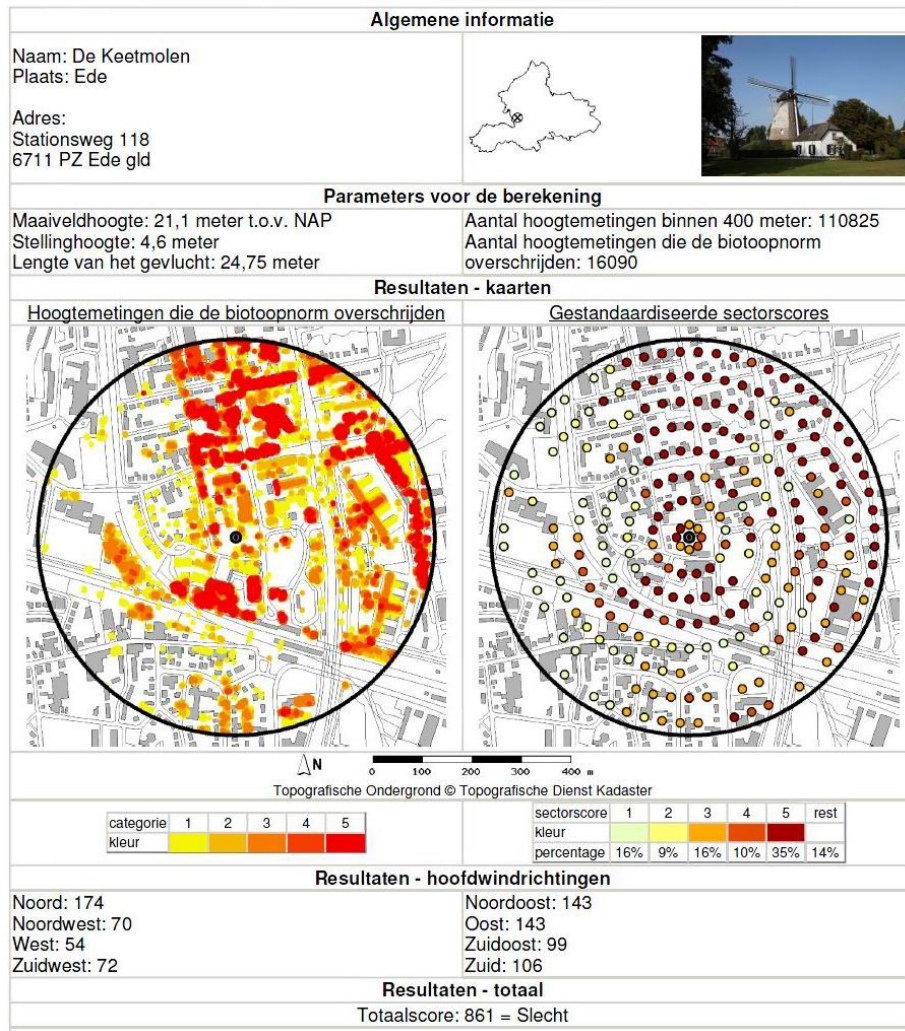
- Zone A: in deze zone mogen in de eerste 100 meter rondom de molen geen nieuwe obstakels worden gerealiseerd boven het niveau waarop de molen in kwestie wind vangt. Dit niveau ligt bij de Keetmolen op 4.80 meter (4.60 meter stellinghoogte op de belt plus ca. 0.20 meter tot onderkant molenwieken).
-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

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



Afbeelding 4-10: Overzicht toelaatbare bebouwingshoogten op basis van biotoopformule

Biotooprapport: 59



Afbeelding 4-11: Analyse biotoop keetmolen (herkomst: Molenbiotoopinventarisatie Gelderland 2009)

Situatie plangebied

De ontwikkeling bevindt zich voor een deel in zone B van de molenbiotoop van de Keetmolen. Dit betekent dat de uitkomst van de biotoopformule maatgevend is voor de toelaatbaarheid van obstakels (gebouwen en beplanting) in dit deel van het plangebied. Onderzoek aan de hand van onder andere het inrichtingsplan en een hoogteplan moet uitwijzen dat er geen sprake is van verslechtering van de windvang.

Onderzoek molenbiotoop

De uitkomsten van het onderzoek (Rapport "Stationsgebied Ede. Onderzoek effecten molenbiotoop van "De Keetmolen", door ing. P.A. Groen (Groen Erfgoedadvies) d.d. 8 september 2016) geeft inzicht in de noodzaak voor het opnemen van waarborgen (planologische voorwaarden aan bebouwingsafstanden en -hoogten en/of groenbeplanting) en in de noodzaak voor bouwkundige dan wel landschappelijke aanpassingen van het plan.

Op basis van het onderzoek kan het volgende gesteld worden: om te bezien welke invloed de nieuw te bouwen stationsoverkapping op de windtoevoer van de molen heeft, is windonderzoek uitgevoerd. Op basis van bestaande documentatie, windgegevens, de bestaande bebouwing en begroeiing en de nieuw te realiseren bebouwing is een windberekening gemaakt die de

huidige situatie met de nieuwe situatie vergelijkt. De te bouwen stationsoverkapping bevindt zich in de hoek 125 tot 155 graden ten opzichte van de molen. In deze hoek zorgen de woning vlak bij de molen, de bomen op de parkeerplaats voor het station en een wooncomplex aan de zuidzijde al voor aanzienlijke windbelemmering. Na het realiseren van de stationsoverkapping zal de windvang met circa 1% verslechteren. Hierbij dient opgemerkt te worden dat het rekenkundig benaderen van de reductie in windsnelheid een onnauwkeurigheid van één tot enkele procenten heeft. De geconstateerde 1% valt binnen de correctiemarge van de meetresultaten.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan geconcludeerd worden dat het realiseren van de nieuwe perronoverkapping voor het station in Ede geen meetbare invloed heeft op de windvang en het functioneren van "De Keetmolen".

4.9.4. Conclusie

De in het bestemmingsplan voorgestelde mogelijkheden hebben enige invloed op de in het plangebied en in de aangrenzende gebieden aanwezige cultuurhistorische waarden. Het realiseren van de fietstunnel in het verlengde van de Stationsweg betekent een versterking van deze historische lijn. De molenbiotoop van de Keetmolen wordt niet of niet-significant aangetast.

4.10 Verkeer en parkeren

4.10.1. Bestaande situatie

Het plangebied voorziet in de huidige situatie ook grotendeels in een ruimte voor een treinstation, fietsenstalling, parkeren (lang en kort) en busperrons.

De fietsenstallingen zijn zowel aan de noord- als aan de zuidzijde gesitueerd waarbij de grootste capaciteit aan de zuidzijde ligt. Het kortparkeren (K+R) vindt zowel aan de zuid- als aan de noordzijde nabij de perrontunnels plaats. De langparkeerplaatsen (P+R) vindt op 3 locaties plaats, het Noordplein, Polar Bearsplein en de NS-strook aan de noordzijde van de Parkweg. De taxi's hebben hun standplaats aan de noordzijde van het station.

De stadslijnen en regionale buslijnen halteren aan de noordzijde van het station. De Valleilijn die met een frequentie van iedere 10 minuten rijdt tussen het station Ede-Wageningen via ziekenhuis Gelderse Vallei en de Universiteit Wageningen halteert aan de zuidzijde op het Zuidplein. Deze rijdt aan via de Badweg en vertrekt via de Oude Bennekomseweg.

4.10.2. Nieuwe situatie

Voor het station Ede-Wageningen wordt een reizigersgroei verwacht. Om het station voor de toekomst klaar te maken voor de toename van deze reizigersstroom ondergaat het station een metamorfose. Hierbij wordt een extra perron gerealiseerd en verschuift het hoofdontvangstdomein van het station van (noord)west naar (zuid)oost. Met het nieuwbouwplan worden de op- en overstapmogelijkheden van de reizigers aanzienlijk verbeterd.

Verkeersgeneratie

De reizigersgroei op het station Ede-Wageningen zorgt niet of nauwelijks tot een verhoging van de totale verkeersreneratie. We verwachten een afname van autobewegingen en een lichte toename van het busverkeer (hogere frequentie van de Valleilijn). Per saldo zal de verkeersgeneratie daarmee gelijk blijven.

Met het nieuwe ontwerp van het station worden andere vervoerswijzen dan autoverkeer voor het voor-/natransport aantrekkelijker gemaakt. De P+R wordt een garage met een betaald parkeren regime wat ondanks een reizigersgroei tot een afname van de benodigde capaciteit leidt. Er zal een verplaatsing naar alternatieve vervoerswijzen plaats vinden, te weten; fiets en bus.

De fietsparkeercapaciteit wordt ongeveer verdubbeld naar circa 7600 plaatsen. Hierbij vindt ook kwaliteitsverbetering plaats door voor circa 5850 fietsen een bewaakte stalling te bieden waarbij de 1^e 24 uur gratis gestald kan worden. De frequentie van de Valleilijn (bus met een zit en stacapaciteit van circa 150 plaatsen) zal verdubbelen.

Ontsluiting motorvoertuigen

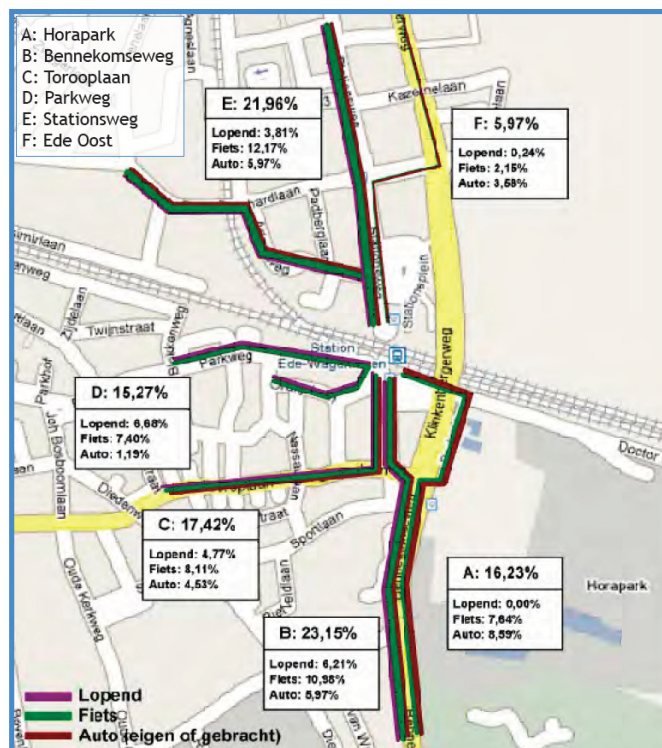
Het plangebied wordt voor motorvoertuigen ontsloten via de Akulaan en sluit aan op de gebiedsontsluitingswegen Bennekomseweg, Klinkenbergerweg en Emmalaan. De Klinkenbergerweg en Bennekomseweg zijn onderdeel van de nog te realiseren Parklaan. De Parklaan is een oostelijke gebiedsontsluitingsweg die vanaf de Dreeslaan/A12 (Poortwachter) parallel langs de A12 loopt via de Edeseweg, Bennekomseweg, Klinkenbergerweg en kazerneterreinen naar de N224 loopt.

Voor het buslijnnet wordt een busstrook vanaf het busplein langs de rotonde naar de verkeerslichten van de Akulaan/Bennekomseweg gerealiseerd. Op deze manier wordt het openbaar vervoer met prioriteit afgewikkeld.

Fiets

In het navolgende wordt ingegaan op de prognoses voor het fietsverkeer op en rondom het station Ede-Wageningen. Hiervoor is ten behoeve van het project Spoorzone Ede een onderzoek naar vervoersstromen uitgevoerd door Keypoint Consultancy (d.d. 8 april 2009). Dit onderzoek ligt ten grondslag aan de Keuzenota voor het project Spoorzone Ede waarin het functioneel ontwerp is verantwoord (d.d. 29 oktober 2012).

Op basis van de bestaande stationsomgeving is in het onderzoek van Keypoint Consultancy vastgesteld dat het aandeel fietsverkeer 33% bedraagt van het aantal reizigers. Daarvan komt circa 32% van het fietsverkeer uit noordelijke richting en circa 68% uit zuidelijke richting. Onderstaande afbeelding maakt de bestaande verkeersstromen inzichtelijk.



Aankomstroutes station Ede-Wageningen (Onderzoek verkeersstromen station Ede-Wageningen, Keypoint Consultancy dd 8 april 2009)

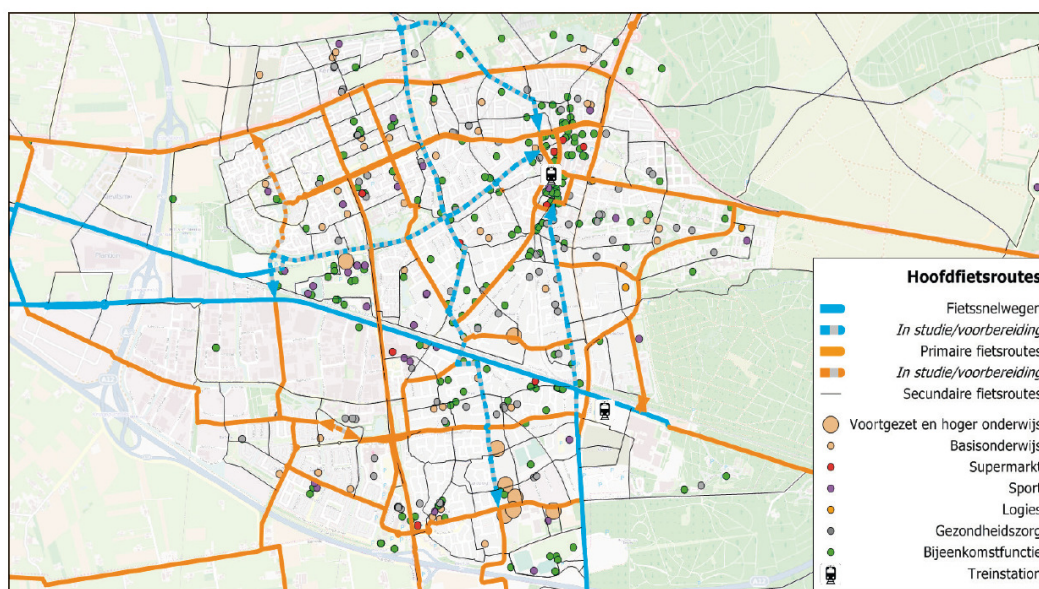
Met het project Spoorzone Ede wordt aangesloten op andere deelprojecten, zoals: Parklaan, Kop van de Parkweg, Snelle fietsroute en herontwikkeling Kazerneterreinen. In het voorliggende bestemmingsplan is om deze reden gekozen om het fietsverkeer vanaf het zuiden af te wikkelen via de Oude Bennekomseweg. Met het project Parklaan wordt voorzien in een fietspad ten westen van de Bennekomseweg in twee richtingen dat aansluit op de wens om een snelle fietsroute te realiseren tussen Ede centrum en wageningen, hetgeen via de westelijke perrontunnel van het voorliggende bestemmingsplan gefaciliteerd kan worden.

Het voorliggende bestemmingsplan biedt voldoende flexibiliteit om eventuele wijzigingen van deelprojecten en andere keuzes te betrekken in de realisatiefase van de nieuwe stationsomgeving. Daarbij gaat het met name om de afwikkeling van fietsverkeer.

Vanuit het gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) wordt gestreefd naar snelle fietsroutes. Vanaf de Stationsweg door de nieuwe westelijke perrontunnel naar de Oude Bennekomseweg wordt de snelle fietsroute Ede-Wageningen gerealiseerd. Aan de zuidzijde van het spoor wordt de snelfietsroute Ede-Veenendaal gerealiseerd. Deze route loopt tussen het spoor en de hoofdfietsenstalling van het station.

Het station heeft de ambitie om voor het fietsparkeren een bewaakte gebouwde fietsenstalling te realiseren. Hierbij is de insteek dat de fiets hier maximaal 24 uur gratis gestald kan worden. Deze fietsenstalling biedt plaats aan circa 5850 fietsen. Aan de noordwestzijde van het station wordt een maaiveldstalling gerealiseerd. Deze maaiveldstalling is gratis en kan 1800 fietsen bergen.

Zoals in paragraaf 2.5. is opgemerkt wordt het het langzaamverkeersviaduct ten oosten van het project in een afzonderlijk bestemmingsplan onderbouwd en mogelijk gemaakt.



Afbeelding 4-12: hoofdfietsroutes

Parkeren

De ontwikkeling in het plangebied dient te voorzien in eigen parkeerbehoefte. Voor het halen en brengen worden zogenaamde 'Kiss and Ride' plaatsen gerealiseerd. Voor treinreizigers die de auto als voor- of natransport hebben wordt voorzien in een P+R garage met een capaciteit van 500 tot maximaal 550 parkeerplaatsen. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen sluit aan op de verwachte afname van het autoverkeer door invoering van betaald parkeren en het aantrekkelijker maken van fiets en busvervoer.

Vrachtverkeer

Het plangebied heeft enkele commerciële functies die relatief veel vrachtverkeer aantrekken. De commerciële voorzieningen van het stationsgebouw worden bevoorrad vanuit de noordoosthoek (buiten het busplein)

4.10.3. Conclusie

Het plan zorgt niet voor een toenemende verkeer- en parkeerdruk op de omgeving. Voor het aan-/afrijden van de lijnbussen naar het busplein worden maatregelen getroffen om deze prioriteit te geven. Daarmee zorgt het aspect verkeer en parkeren niet voor belemmeringen voor de haalbaarheid van voorliggend bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop'.

4.11 Geluid

4.11.1. Beleid/regelgeving

Momenteel wordt gewerkt aan een grootschalige aanpassing van de Wet geluidhinder. Op 1 juli 2012 zijn de eerste wijzigingen in werking getreden en ondergebracht in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. De wijzigingen hebben betrekking op de aanleg en reconstructie van hoofdwegen (rijkswegen) en hoofdspoorwegen middels de systematiek van geluidproductieplafonds.

In hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer is vastgelegd dat het geluid van rijkswegen en hoofdspoorwegen met geluidproductieplafonds beheerst wordt. Het geluidproductieplafond (gpp) is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt gelegen langs de (spoor)weg. Deze referentiepunten met bijbehorende geluidproductieplafonds zijn voor spoorwegen vastgelegd in het landelijk geluidregister spoorwegen dat wordt beheerd door de Minister van Infrastructuur en Milieu.

Bij de wijziging van een bestaande spoorweg, zoals nu aan de orde, is bij de verbouwing van station Ede-Wageningen sprake van een stand-still doelstelling. Er moet naar gestreefd worden om de geldende geluidproductieplafonds niet te overschrijden. Hiervoor worden deze gpp's vergeleken met de geluidproductie die voor de toekomst met de wijzigingen aan de (spoor)weg wordt verwacht. Als blijkt dat de gpp's zouden worden overschreden, vindt een toets op woningniveau plaats. Deze toets is onder andere nodig om de doelmatigheid van bron- en of schermmaatregelen vast te stellen. Ook bij wijzigingen aan afscherming of bij een noodzakelijke verlegging van referentiepunten, vindt een toets op woningniveau plaats. Als toetswaarde geldt dan de geluidbelasting die zou heersen wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut. Als deze waarde wordt overschreden vindt een onderzoek naar het effect en de doelmatigheid van geluidbeperkende voorzieningen plaats. Als blijkt dat maatregelen aan de bron niet mogelijk zijn of niet doelmatig zijn, wordt onderzocht of afschermende maatregelen doelmatig zijn. In dit geval worden de wijzigingen en maatregelen in het register opgenomen en worden de geluidproductieplafonds opnieuw vastgesteld door de minister.

4.11.2. Situatie plangebied

Railverkeerslawaaï

Het station van Ede/Wageningen wordt vernieuwd en tevens geschikt gemaakt voor het zogeheten Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Hiervoor zijn diverse fysieke wijzigingen aan de sporenlay-out rond station Ede-Wageningen noodzakelijk. Zo komt er onder meer aan de zuidzijde van het station een extra perron, buigt het meest zuidelijke spoor verder uit naar het zuiden, wordt een keerspoor ten oosten van het station aangelegd en worden diverse wissels verwijderd en/of verplaatst. De impact van deze wijzigingen op de geluidsuitstraling van het spoor naar de omgeving is onderzocht in Geluidonderzoek OV-knoop Ede met kenmerk PRO072-02-02sl van 30 januari 2017 opgesteld door adviesbureau dBvision. Aangezien de wijzigingen leiden tot overschrijdingen van het geluidproductieplafond op enkele referentiepunten is tevens een onderzoek op woningniveau uitgevoerd en is de doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen onderzocht.

Hierna volgt een uitgebreide samenvatting van de onderzoeksresultaten voor het aspect railverkeerslawaaï.

Onderzoeksopzet

De toekomstige situatie is getoetst aan de geldende geluidproductieplafonds. Dit betreft een toetsing op de referentiepunten. Hierbij is de toekomstige sporenlay-out gemodelleerd in combinatie met een prognose voor de treinintensiteiten (aantal en type treinen). Op de meeste referentiepunten neemt het berekende geluidsniveau in de toekomst af, met name doordat er minder goederentreinen zullen rijden dan waar rekening mee is gehouden tijdens het vaststellen van de geluidproductieplafonds in 2012. Ter plaatse van vier referentiepunten ter hoogte van de Kop van de Parkweg wordt echter wel een overschrijding van het huidige geluidproductieplafond berekend. Dit komt doordat het geluidsschermbaan en de raildempers die hier vanuit het geluidssaneringsprogramma (vastgesteld op 28 september 2012 door het ministerie van Infrastructuur en Milieu) zouden worden gerealiseerd in werkelijkheid nog niet zijn gerealiseerd vanwege onduidelijkheid of deze maatregelen zouden passen binnen het nieuwe spoorontwerp en station.

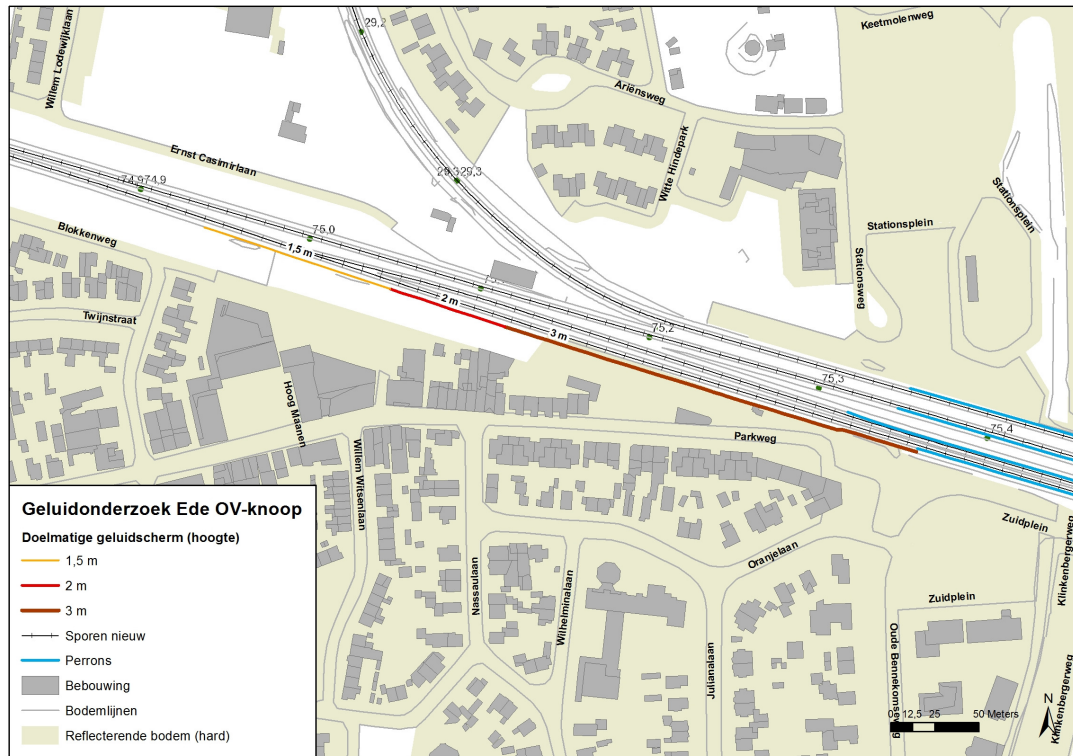
Dit betekent dat geluidbeperkende maatregelen (geluidschermen en raildempers) afgewogen moeten worden en de gpp's moeten worden gewijzigd. Het doel van de geluidsmaatregelen is om zowel de geluidwaardes op de referentiepunten als de geluidbelasting ter plaatse van woningen in de omgeving terug te brengen tot onder het niveau bij volledig benut (geldend) geluidproductieplafond. De toekomstige situatie met maatregelen wordt dan vastgelegd in een gewijzigd geluidproductieplafond. De maatregelen moeten financieel doelmatig zijn, technisch haalbaar en niet tot bezwaren van stedenbouwkundige of landschappelijke aard leiden. Als doelmatige maatregelen niet mogelijk zijn, zullen de gpp's verhoogd worden en is onderzoek naar aanvullende gevelmaatregelen aan woningen noodzakelijk.

Onderzoeksresultaten

De toekomstige situatie en de plafondsituatie zijn vertaald in een akoestisch rekenmodel. Hierbij zijn het spoorgebied en de bebouwde omgeving nauwkeurig in kaart gebracht en zijn de geluidbelastingen op een groot aantal waarneempunten berekend. Hoewel de toekomstige treinintensiteiten bij verder gelijke gegevens leiden tot lagere geluidemissies dan de treinintensiteiten in het geluidregister, zijn er drie locaties die akoestisch gezien aandacht vragen:

1. Zuidzijde spoor, westzijde station, ter hoogte van de Kop van de Parkweg

Aangezien het geluidsschermbaan en de raildempers uit het eerder genoemde saneringsbesluit uit 2012 nog niet zijn gerealiseerd volgt uit de geluidberekeningen dat ter plaatse van tientallen woningen een toename van de geluidbelasting zal optreden. Om deze toename weg te nemen is een doelmatig geluidsschermbaan vastgesteld dat past binnen het ontwerp van het nieuwe station en de nieuwe sporenlay-out. De ligging en het hoogteverloop van het doelmatige geluidsschermbaan is weergegeven in onderstaande figuur. Met dit geluidsschermbaan worden alle berekende geluidstoenames weggenomen.



Afbeelding 4-13: Ligging doelmatig geluidsscherm ter hoogte van de Kop van de Parkweg.

2. Noordzijde spoor, 'De Witte Hinde'

Binnen het project worden de huidige stationsgebouwen afgebroken. Deze hebben in de huidige situatie een geluidafschermende werking. Met name bij het appartementencomplex 'De Witte Hinde' aan de Stationsweg 128-186, aan de noordzijde van het spoor, is het niet ondenkbaar dat er een toename van de geluidbelasting plaatsvindt door het vervallen van het gebouw van de huidige bewaakte fietsenstalling. Uit de berekeningen blijkt echter dat er bij 'De Witte Hinde' geen overschrijdingen zijn. Nader onderzoek naar maatregelen is hier daarom niet nodig.

3. Saneringslocatie Doctor Hartogsweg 5 en 7 (Sysseft)

Nabij de huidige gelijkvloerse overgang Sysseft ligt een tweetal woningen dicht langs het spoor. De geluidbelasting van deze woningen bij volledig opgevuuld geluidproductieplafond bedraagt meer dan 70 decibel. Op grond van artikel 11.57 lid 1 sub b Wet milieubeheer betreft dit een saneringssituatie. Daarom moet onderzocht worden of middels doelmatige bron- en/of schermmaatregelen de geluidbelasting kan worden gereduceerd tot de streefwaarde van 65 decibel. De woningen hebben verblijfsruimten op de begane grond en de 1^e verdieping. De 2^e verdieping betreft een zolder zonder ramen en valt daarom buiten het onderzoek (geen geluidsgevoelige ruimte). De woningen liggen op nog geen 10 meter van het dichtstbij gelegen spoor. Met een combinatie van raildempers over een afstand van 50 meter en een geluidsscherm van 1,5 meter hoog en een lengte van circa 43 meter wordt voldaan aan de streefwaarde voor sanering (65 dB). De saneringssituatie is daarmee opgelost en nader onderzoek naar de geluidwering van de gevel van deze woningen is niet meer nodig.

Stedenbouwkundige visie geluidsscherm locatie Doctor Hartogsweg 5 en 7

Uit de doelmatigheidsberekeningen voor het bepalen van de geluidsmaatregelen ten behoeve van de woningen Dr. Hartogsweg 5 en 7 volgde in eerste instantie een geluidsscherm met een hoogte van 4 meter. Een geluidsscherm met dergelijke afmetingen is landschappelijk en stedenbouwkundig niet acceptabel op deze locatie. Het doet afbreuk aan de groene beboste

omgeving. Daarnaast is de afstand tussen het scherm en de woning (minder dan 5 meter) dermate klein dat dit de lichtinval en het uitzicht vanuit de woning zeer negatief beïnvloeden. In afwijking van de doelmatige maatregel is daarom in overleg met ProRail, bewoners en gemeente gekozen voor de hierboven beschreven alternatieve maatregelen die stedenbouwkundig en landschappelijk wel acceptabel zijn.

Procedure aanpassing geluidproductieplafonds

De gewijzigde treinintensiteiten en geluidsmaatregelen (raildempers en geluidschermen) worden met de bijbehorende geluidsniveaus op de referentiepunten middels een GPP-wijzigingsprocedure vastgelegd in het geluidregister. Deze procedure loopt parallel aan de bestemmingsplanprocedure. In de uitvoeringsfase van het project worden de genoemde geluidsmaatregelen (geluidscherm ter hoogte van de Kop van de Parkweg en geluidscherm en raildempers ter hoogte van de woningen Dr. Hartogsweg 5 en 7) gerealiseerd. Aangezien middels deze maatregelen alle overschrijdingen van de geldende grenswaarden bij woningen worden weggenomen, zijn woningisolatiemaatregelen niet aan de orde.

Conclusie railverkeerslawaai

Geconcludeerd wordt dat na het doorvoeren van de geluidsmaatregelen (geluidscherm ter hoogte van de Kop van de Parkweg en geluidscherm en raildempers ter hoogte van de woningen Dr. Hartogsweg 5 en 7) ter plaatse van alle woningen wordt voldaan aan de geldende grenswaarde voor railverkeerslawaai. Daarmee is een acceptabel akoestisch woon- en leefklimaat gewaarborgd.

Parallel aan de bestemmingsplanprocedure wordt een geluidproductieplafond-wijzigingsprocedure doorlopen waarmee de geluidsmaatregelen en de toekomstige treinintensiteiten juridisch worden vastgelegd.

Wegverkeerslawaai

Vanwege de herontwikkeling van het ENKA-terrein en de verbouwing van station Ede-Wageningen (inclusief P&R en busstation) heeft de gemeente Ede een nieuwe weg aangelegd: de Akulaan. Deze weg ontsluit het noordelijk deel van het ENKA-terrein, de toekomstige P&R-garage en het busstation. De Akulaan takt aan op de Klinkenbergerweg/Bennekomseweg ter plaatse van de kruising met de Emmalaan. De Akulaan is door middel van een omgevingsvergunningprocedure juridisch mogelijk gemaakt. In voorliggend bestemmingsplan 'Ede, OV - knoop' wordt de weg planologisch geborgd. Het bestemmingsplan maakt verder geen nieuwe infrastructuur mogelijk waarvoor toetsing aan de kaders van de Wet geluidhinder aan de orde is.

De impact van het toekomstige verkeer over de Akulaan op de geluidsbelasting ter plaatse van bestaande geluidgevoelige functies in de omgeving is onderzocht in rapport 'Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai ten behoeve van bestemmingsplan Ede, OV knoop - invloed Akulaan' met kenmerk E16.017 van 14 november 2016. Hierna volgt een samenvatting van de onderzoeksresultaten voor het aspect wegverkeerslawaai Akulaan.

Onderzoeksresultaten

Uit het onderzoek volgt dat vanwege de Akulaan bij de bestaande woningen voldaan wordt aan de wettelijke voorkeurswaarde.

Ter plaatse van het planologisch nog uit te werken deelgebied J3 op het ENKA-terrein is wel sprake van een overschrijding van de voorkeurswaarde. Wel wordt ter plaatse van alle toekomstige woningen (ruimschoots) voldaan aan de maximale ontheffingswaarde. Het vaststellen van de benodigde hogere waarden voor de toekomstige woningen binnen deelgebied J3 van het ENKA-terrein gebeurt parallel met de ruimtelijke procedure voor dit deelgebied. Voor bestemmingsplan 'Ede, OV - knoop' is het voldoende om te constateren dat de Akulaan geen onoverkomelijke belemmering vormt voor de woningbouw binnen deelgebied J3: woningbouw is mogelijk binnen de kaders van de Wet geluidhinder.

Conclusie wegverkeerslawaa

Geconcludeerd wordt dat het aspect verkeerslawaa vanwege de Akulaan geen belemmering vormt voor het vaststellen van bestemmingsplan 'Ede, OV - knoop.

4.11.3. Conclusie

De aspecten railverkeerslawaa en wegverkeerslawaa zijn onderzocht. Daaruit blijkt dat het bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop' uitvoerbaar is.

4.12 Trillingen

4.12.1. Beleid/regelgeving

Treinverkeer, maar ook bouwwerkzaamheden en wegverkeer, kunnen aanleiding geven tot trillingen in gebouwen. Deze trillingen kunnen leiden tot verstoring van gevoelige apparatuur, hinder of schade. In Nederland bestaat tot op heden geen wetgeving voor het voorkomen van hinder of schade door trillingen, zoals die wel bestaat voor geluidhinder (Wet geluidhinder). Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen het aspect trillingen geen aandachtspunt is in de afwegingen. De beoordeling van het aspect trillingen vindt zijn grondslag in artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening, waarin de zorg voor een goede ruimtelijke ordening is voorgeschreven. Daarvoor is het nodig om mogelijke trillingshinder in kaart te brengen en deze te betrekken in de beoordeling.

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

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

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

1. De normstelling voor het al dan niet treffen van maatregelen. De Bts geeft aan wanneer het bestemmingsplan maatregelen dient te bevatten ter mitigatie van de trillinghinder die zal ontstaan als gevolg van de aanleg of wijziging van een spoorweg;
2. Een introductie van een kosteneffectiviteitscriterium. In dit kosteneffectiviteitscriterium wordt uitsluitend gegeven of bepaalde maatregelen, gezien de kosten, effectiviteit, milieu- en maatschappelijke impact en de mate van trillinghinder voldoende kosteneffectief zijn;
3. De trillingssterkte V_{max} wordt bepaald over een meetperiode van tenminste 1 week. Het resultaat is het maximale niveau in een week, vergelijkbaar met de grootte $V_{max,stat}$ van de SBR B-richtlijn. De meetmethode en de naverwerkingsmethode zijn gebaseerd op die van de SBR B-richtlijn, maar verder uitgebreid met het doel de reproduceerbaarheid van de metingen en berekeningen te vergroten;
4. Introductie van een zogenaamde R-waarde, die een indicatie is van de reproduceerbaarheid van de meting;
5. Introductie van een zogenaamde Q-waarde, de verhouding tussen de trillingssterkte in de plan- en referentiesituatie. Bij metingen met een hoge R-waarde wordt deze Q-waarde gecorrigeerd voor de lagere reproduceerbaarheid.

Een andere belangrijke wijziging is het ontkoppelen van de beoordeling van de trillingssterkte V_{max} en de trillingsintensiteit V_{per} . Ongeacht de wijzigingen in trillingssterkte mag de trillingsintensiteit V_{per} niet toenemen boven de grenswaarde.

4.12.2. Beschouwing plansituatie

Met het project OV-Knoop worden verschillende wijzigingen aangebracht aan de sporenlay out en vinden wijzigingen plaats aan de perrons. Zo komt er onder meer aan de zuidzijde van het station een extra perron, buigt het meest zuidelijke spoor verder uit naar het zuiden, wordt een keerspoor ten oosten van het station aangelegd en worden diverse wissels verwijderd en/of verplaatst. Deze wijzigingen kunnen leiden tot een toename van de trillingen in gebouwen in de omgeving. Daarom is onderzoek uitgevoerd naar trillingen tijdens de bouw- en exploitatiefase, en de effecten daarvan op gebouwen, apparatuur en personen in de omgeving. De resultaten van dit onderzoek staan beschreven in het rapport Trillingsonderzoek t.b.v. bestemmingsplan Ede OV-knoop met kenmerk D79-PBO-KA-1600135 van 19 september 2016 opgesteld door Movares. Hierna volgt een uitgebreide samenvatting van de onderzoeksresultaten.

Schade aan gebouwen

Uit het onderzoek naar trillingsschade volgt dat schade aan gebouwen op twee locaties niet kan worden uitgesloten tijdens de bouwfase (intrillen van damwanden voor de perrontunnels): bij twee (nog te bouwen) panden uit het plan Kop van de Parkweg en bij de Frisokazerne. Voor deze panden wordt geadviseerd, zodra de definitieve uitvoeringsmethode bekend is en nog steeds sprake is van mogelijke trillingsschade, trillingsarme bouwmethodes te overwegen. Wanneer dat niet mogelijk blijkt te zijn, wordt door het uitvoeren van een bouwkundige vooropname, monitoring van trillingen tijdens de bouw en eventueel een goede fasering van het werk voorkomen dat schade aan deze gebouwen kan optreden.

Hinder voor personen in gebouwen

Uit het onderzoek naar trillingshinder volgt dat het project nergens leidt tot een voelbare toename van de trillingen. Bij de woningen Dr. Hartogsweg 5 en 7 is in de huidige situatie sprake van een overschrijding van het beoordelingskader. Op basis van de berekeningen wordt in de toekomstige situatie nog steeds een overschrijding van de trillingsintensiteit (tijdsgemiddelde van de trillingen) verwacht. Het verwijderen van de gelijkvloerse overweg bij de Sysselt zal leiden tot een lichte reductie van de trillingen, maar deze wordt teniet gedaan door de toename van het aantal reizigerstreinen. Voor deze woningen is een onderzoek naar trillingsreducerende maatregelen uitgevoerd. Uit dat onderzoek volgt dat maatregelen aan het spoor of tussen het spoor en de woningen niet doelmatig zullen zijn (te kostbaar of onvoldoende effectief). Ook maatregelen aan de woningen, zoals het onderheien van de woningen, zijn niet doelmatig door de hoge kosten, onvoldoende effectiviteit of doordat maatregelen ruimtetechnisch niet realiseerbaar zijn zonder maandenlange buitendienststellingen van het spoor. De trillingen in de twee woningen vallen ruim onder de in de Bts benoemde maximaal toelaatbare trillingssterkte ($V_{max} < 3.2$, boven deze grens geldt een verplichting tot het treffen van maatregelen). Wel is sprake van een overschrijding van de grenswaarde voor de trillingsintensiteit V_{per} . Deze overschrijding is echter ook al in de huidige situatie, en neemt niet toe door het project. Gezien het bovenstaande is de trillingssituatie bij de woningen Dr. Hartogsweg 5 en 7 acceptabel en worden geen maatregelen getroffen.

Storing aan apparatuur

Een analyse is uitgevoerd om vast te stellen of er mogelijk sprake is van verstoring van gevoelige apparatuur. Hiervoor is bepaald of er bedrijven aanwezig zijn die gebruik maken van gevoelige apparatuur in de nabijheid van het plangebied. Uit een analyse blijkt dat dit niet het geval is. Een verdere, meer gedetailleerde, beoordeling op de SBR C-richtlijn is daarom niet nodig.

4.12.3. Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect trillingen geen onoverkomelijke belemmering vormt tijdens de bouw- en exploitatiefase. Een goede ruimtelijke ordening op het aspect trillingen is gewaarborgd.

Aandachtspunt is dat trillings schade aan de gebouwen binnen het nieuwbouwplan Kop van de Parkweg en de Frisokazerne niet kan worden uitgesloten tijdens de bouw fase (intrillen van damwanden voor de perrontunnels). Door het toepassen van trillingsarme bouwmethodes en/of monitoring van trillingen tijdens de bouw kan daadwerkelijke trillings schade worden voorkomen.

4.13 Luchtkwaliteit

4.13.1. Beleid/regelgeving

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

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

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

4.13.2. Beschouwing plansituatie

De ontwikkelingen binnen de Veluwe Poort, waaronder ook de verbouwing van station Ede-Wageningen, zijn als IBM-project opgenomen in het NSL (IB-nr. 271). In het NSL zijn alle IBM-projecten in Nederland opgenomen. Al deze projecten veroorzaken een verslechtering van de luchtkwaliteit. Ter compensatie zijn in het NSL nationale, regionale en lokale maatregelen afgesproken die deze verslechtering tegen moeten gaan. Daarnaast wordt in het NSL een aantal maatregelen getroffen om specifieke knelpunten op te lossen. De totale ontwikkelingen binnen de Veluwe Poort zijn opgenomen in dit NSL en worden dus op drie niveaus met maatregelen gecompenseerd. Uit de jaarlijkse monitoringsresultaten volgt dat ook na de realisatie van de Veluwe Poort projecten geen overschrijdingen van de grenswaarden langs wegen optreden binnen het grondgebied van Ede.

4.13.3. Conclusie

De ontwikkelingen binnen de Veluwe Poort, waaronder ook de verbouwing van station Ede-Wageningen, zijn als IBM-project opgenomen in het NSL (IB-nr. 271). In het NSL worden compenserende maatregelen genomen met als doel in heel Nederland tijdig te voldoen aan de grenswaarden. Hiermee wordt voldoende geborgd dat zich geen grenswaardenoverschrijdingen voordoen langs de ontsluitingswegen van het station. Uit de jaarlijkse monitoringsresultaten volgt dat ook na realisatie van de Veluwe Poort projecten geen overschrijdingen van de grenswaarden langs wegen optreden binnen het grondgebied van Ede.

Gelet op het bepaalde in artikel 5.16, derde lid, van de Wet milieubeheer is geen luchtkwaliteitsonderzoek bij bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop nodig.

4.14 Externe veiligheid

4.14.1. Inleiding

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

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

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

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

4.14.2. Wettelijk kader

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

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

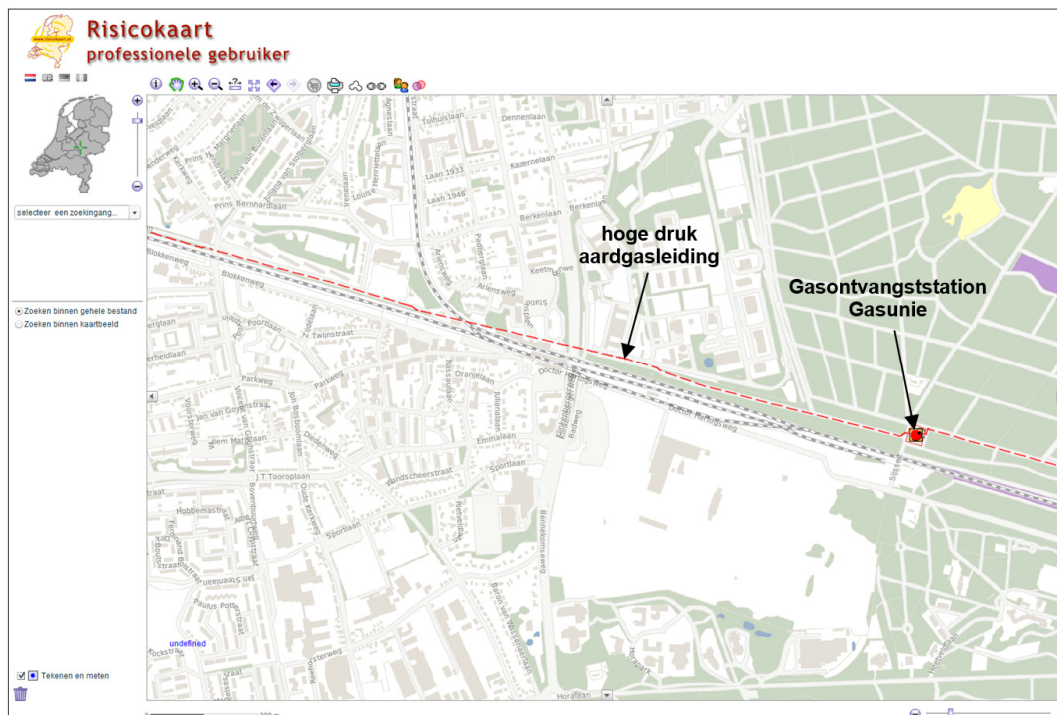
Om meer afstemming te verkrijgen tussen transport van gevaarlijke stoffen, veiligheid en ruimtelijke ontwikkelingen is op 1 april 2015 de Wet basisnet in werking getreden. Tegelijkertijd is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in werking getreden. Dit besluit schrijft voor hoe overheden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

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

4.14.3. Beschouwing plansituatie

In de directe omgeving van het plangebied ligt volgens de risicokaart van de provincie Gelderland een hoge druk aardgastransportleiding die ten noorden van en parallel aan het spoor ligt. Verder ligt een gasontvangststation van de Gasunie ten noorden van het spoor ter hoogte van de overweg de Sysselet.

Onderstaande figuur geeft een overzicht van de ligging van het plangebied en de risicobronnen in de directe omgeving.



Abbeelding 4-14: Uitsnede risicokaart Gelderland (bron: www.risicokaart.nl).

Gasontvangststation Gasunie

Vlakbij de huidige spoorwegovergang bij de Sysselet staat een gasontvangststation van de Gasunie. Op deze locatie wordt de druk van het gas verlaagd en neemt een regionaal gastransportbedrijf het transport over.

Volgens de risicokaart bedraagt de plaatsgebonden risicocontour van deze installatie 15 meter en ligt daarmee binnen het terrein van de Nederlandse Gasunie. Het plangebied ligt buiten de PR-contour. Ook zorgt het plan niet voor een toename van het aantal personen binnen het invloedsgebied van het gasontvangststation. Derhalve vormt het gasontvangststation geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop'.

Hoge druk aardgasleiding

Enkele jaren geleden is de hoge druk aardgasleiding (N-568-10) ter hoogte van station Ede-Wageningen verlegd ten behoeve van het project spoorzone. De leiding ligt volledig parallel aan het spoor en is dieper onder de grond gelegd vanwege de aanleg van het nieuwe station. De nieuwe situatie is onderzocht. De onderzoeksresultaten staan beschreven in rapport 'Kwantitatieve Risicoanalyse Gastransportleiding N-568-10' met kenmerk 74101761-GCS 12.R.53074 van 14 september 2012, opgesteld door DNV KEMA Energy & Sustainability.

Het plaatsgebonden risico van de geprojecteerde gastransportleiding N-568-10 na de verlegging voldoet in het beschouwde gebied aan de door de Nederlandse overheid in het Besluit externe veiligheid buisleidingen en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen gestelde voorwaarde dat het PR van deze leiding, die een ontwerpdruk van 40 bar heeft, op een afstand van vier meter gemeten uit het hart van de leiding niet hoger is dan 10^{-6} per jaar. Het niveau van 10^{-6} per jaar wordt niet bereikt en dus wordt tevens voldaan aan de voorwaarde dat er zich geen kwetsbare objecten binnen deze contour bevinden.

Het groepsrisico van leiding N-568-10 is vergeleken met de oriëntatiewaarde voor buisleidingen. Het groepsrisico van gastransportleiding N-568-10 is in alle situaties kleiner dan de in het Besluit externe veiligheid buisleidingen gestelde richtwaarde. Uit de groepsrisico berekeningen blijkt dat de verlegging van gastransportleiding N-568-10 zorgt voor een afname van de maximale overschrijdingsfactor, zowel met de huidige als met de toekomstige bevolking. Dit komt doordat de leiding, in plaats van door bewoond gebied, aan de rand neergelegd is. De overschrijdingsfactor bedraagt in de nieuwe situatie, rekening houdend met de ontwikkelingen binnen de Veluwe Poort, ten hoogste 0,02 maal de oriëntatiewaarde. Een verantwoording van het groepsrisico is gezien de zeer beperkte overschrijdingsfactor van de oriëntatiewaarde niet aan de orde.

Spoorweg Utrecht-Arnhem

Met het van kracht worden van het Basisnet op 1 april 2015 is het reguliere vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoortraject Arnhem-Utrecht komen te vervallen. Daarmee is eveneens het externe veiligheidsrisico vervallen.

Wegen

Over de wegen rond het plangebied vindt nauwelijks of geen transport van gevaarlijke stoffen plaats. De werking van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen schrijft namelijk voor dat risicovol transport de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te vermijden. Alleen bestemmingsverkeer mag over binnenstedelijke wegen rijden. De tankstations aan de Klinkenbergerweg en de Parkweg veroorzaken transport van benzine en diesel. Ter plaatse wordt geen LPG verkocht. Dit transport veroorzaakt een verwaarloosbaar laag risico. Onderzoek naar de externe veiligheidsrisico's van wege transport rond het plangebied is niet nodig.

4.14.4. Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor het vaststellen van bestemmingsplan 'Ede, OV - knoop. Een verantwoording van het groepsrisico is niet aan de orde.

4.15 Veiligheid

Ten behoeve van het ontwerp en de realisatie van dit project dient de veiligheid geborgd te worden. Om voor alle partijen inzicht te hebben in de relevante veiligheidsvraagstukken, is een Integraal VeiligheidsPlan (IVP) Spoorzone Ede opgesteld (rapport januari 2014, opgesteld door DGMR Bouw BV) in samenwerking met de hulpdiensten. In het hierboven vermelde IVP is vastgesteld wat maatgevende calamiteitenrisico's zijn en op welke wijze de veiligheid bij deze scenario's geborgd zou moeten worden. Met het IVP wordt een kader en de uitgangspunten voor het vervolgon ontwerp en de uitvoering van Spoorzone Ede Vastgelegd. In de vertaling naar het Ontwerp OV Knoop van mei 2016 is het IVP als kader gebruikt en heeft afstemming plaatsgevonden met de hulpdiensten.

4.16 Kabels en leidingen

In het plangebied bevinden zich diverse bovengrondse en/of ondergrondse leidingen. De ligging hiervan is in beeld gebracht (zie afbeelding).



Afbeelding 4-15: overzicht aanwezige kabels en leidingen

De eventuele verlegging van kabels en leidingen moeten worden uitgevoerd voor de start van de civiele werkzaamheden. Om de overlast naar de omgeving zoveel mogelijk te beperken en de kosten zo laag mogelijk te houden, is het zaak kabel- en leidingwerkzaamheden op één locatie zoveel mogelijk in dezelfde periode gecombineerd uit te voeren. Daarnaast moet rekening gehouden worden met het jaargetijde waarin bepaalde werkzaamheden plaats kunnen vinden.

Enkele jaren geleden is de hoge druk aardgasleiding (N-568-10) ter hoogte van station Ede-Wageningen verlegd ten behoeve van het project spoorzone. De leiding ligt volledig parallel aan het spoor en is dieper onder de grond gelegd vanwege de aanleg van het nieuwe station. De nieuwe situatie is onderzocht. In het bestemmingsplan zal hiervoor een dubbelbestemming 'Leiding - Gas' worden opgenomen ter bescherming van de aanwezige gasleiding. De bestemming ziet er op toe dat alleen ten behoeve van deze dubbelbestemming gebouwd mag worden. Ter bescherming van de leiding is ook een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Overige leidingen zijn planologisch niet beschermd.

4.17 Duurzaamheid

Een duurzame ontwikkeling van het gehele stationsgebied is in het belang van alle betrokken overheden, stakeholders en gebruikers in het gebied. ProRail, gemeente Ede en NS streven naar een duurzame OV-knoop. Die ambitie is vastgelegd in de Ontwerpnota (zie par. 2.4) en nader toegelicht in de "Bijlage duurzaamheid Ontwerpnota OV-knoop". Duurzaamheid is hierin breed gedefinieerd waarbij gekozen is voor vijf thema's met daaronder telkens drie of vier onderwerpen. De thema's reflecteren Planet (Energie en Milieu), People (Gezondheid en Gebruikskwaliteit) en Profit (Toekomstwaarde).

In het ontwerp van de OV-knoop zijn al veel keuzes gemaakt t.b.v. duurzaamheid, voornamelijk op de thema's Gezondheid, Gebruikskwaliteit, Milieu en Toekomstwaarde. Op het gebied van de thema's energie, milieu en gezondheid worden nog significante stappen mogelijk geacht, vooral gedurende het uitvoeringsproces. Met name op het gebied van energie liggen er nog kansen. De ontwikkelingen op dit gebied gaan zo snel dat technologie van vandaag morgen al weer achterhaald is. Daarom heeft het project ervoor gekozen om tijdens de ontwerpfase hier nog geen concrete keuzes in te maken. Hierbij wordt met name de creativiteit van de (bouw)markt gezocht door aanbestedingen die duurzaamheid prikkelen. We sturen daarom op het toepassen van zo modern mogelijke energiebesparende en energieleverende systemen met een zo hoog mogelijk rendement, waarbij instrumenten als GPR Stedenbouw als de, door ProRail en NS ontwikkelde, Stationsscan Duurzaamheid worden ingezet om de effecten op duurzaamheid inzichtelijk te maken.

5 Financiële uitvoerbaarheid

In de Wet ruimtelijke ordening is bepaald dat bij een bestemmingsplan het kostenverhaal moet zijn verzekerd. Het is nodig dat hiervoor een exploitatieplan wordt opgesteld, tenzij het kostenverhaal anderszins verzekerd is. Hieronder wordt het sluiten van een anterieure overeenkomst onder verstaan.

Op 29 juni 2015 is er door partijen (ProRail B.V, de gemeente Ede en NS) een samenwerkingsovereenkomst getekend. Hierin zijn afspraken gemaakt over het projectbudget en financiering. Het projectbudget dekt alle kosten die gemaakt zijn/worden voor de voorbereiding en realisatie van het project.

De Samenwerkingsovereenkomst dient tevens als zogenaamde 'anterieure overeenkomst' (afdeling 6 Wro) in het kader van het bestemmingsplan. Hiermee is het kostenverhaal anderszins verzekerd en hoeft er geen exploitatieplan vastgesteld te worden.

6 Juridische planbeschrijving

6.1 Inleiding

Het bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop' is opgesteld volgens de standaardvorm van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingplannen 2012 (SVBP 2012). De kern van de voorgestelde regeling volgt uit twee uitgangspunten: zoveel mogelijk informatie op de kaart en zo eenvoudig mogelijke planregels. Zoals algemeen bekend, bij werken met een standaard, is maatwerk noodzakelijk. Vandaar dat de standaard op bepaalde punten is aangepast.

De planregels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken en zijn opgenomen in het tweede gedeelte van dit bestemmingsplan. Hoofdstuk I bevat de inleidende bepalingen voor het hele plangebied. Hoofdstuk II regelt de bestemmingen en het daarop toegestane gebruik. Hoofdstuk III regelt de algemene bepalingen waaronder een aantal flexibiliteitsbepalingen in de vorm van wijzigings- en afwijkingsmogelijkheden. Ten slotte regelt hoofdstuk IV de overgangs- en slotbepalingen. Hieronder wordt een toelichting gegeven op de gekozen bestemmingen.

6.2 Bestemmingsplanregels

In een bestemmingsplan worden de bestemmingen die op de verbeelding zijn weergegeven voorzien van planregels. In de planregels behorend bij de bestemming is beschreven wat mogelijk is binnen de specifieke bestemming. Hieronder worden de planregels nader toegelicht.

6.2.1 Inleidende bepalingen

Dit hoofdstuk bevat alle bepalingen die nodig zijn om de overige planregels goed te kunnen hanteren.

Begripsomschrijvingen (artikel 1)

In dit artikel worden de begrippen gedefinieerd, die in de planregels worden gehanteerd. Alleen de begrippen die in aanvulling op het dagelijks spraakgebruik nadere toelichting behoeven zijn opgenomen. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis.

Wijze van meten (artikel 2)

Dit artikel geeft aan hoe de maten (hoogten, oppervlaktes etcetera) die bij het bouwen in acht moeten worden genomen, bepaald moeten worden. Hieronder valt tevens de wijze van peilbepaling. Voor het project OV - Knoop kazerneterreinen is een aangepaste definitie ten opzichte van de gebruikelijke definitie opgenomen, vanwege de hoogteverschillen in het gebied.

6.2.2 Bestemmingsbepalingen

In dit hoofdstuk van de planregels komen de verschillende bestemmingen aan de orde. Per bestemming is, met uitzondering van enkele speciale regelingen, het volgende stramien gehanteerd:

Bestemmingsomschrijving

Een omschrijving van de functies die bij de bestemming mogelijk zijn.

Bouwplanregels

Planregels die aangeven waar, wat en hoe hoog gebouwd mag worden.

Daarnaast komen in sommige bestemmingsplanregels ook nog de volgende onderdelen voor: Afwijken van de bouwregels, nadere eisen, specifieke gebruiksregels, afwijken van de gebruiksregels en wijzigingsbepalingen. Voor de bescherming van de Cultuurhistorische waarden van het kazernegebouw is een dubbelbestemming opgenomen. Daarmee wordt gewaarborgd dat bij de herinrichting van het groene voorplein ten noorden van de oostelijke perrontunnel rekening wordt gehouden met deze cultuurhistorische waarden. Verder is een

dubbelbestemming 'Leiding - Gas' opgenomen ter bescherming van een veilige ligging van de aanwezige gasleiding.

6.2.3 Algemene bepalingen

Anti-dubbeltelbepaling

Deze bepaling wordt in elk bestemmingsplan opgenomen om te voorkomen dat in feite meer kan worden gebouwd dan in het bestemmingsplan bedoeld is. Dit kan zich voordoen bij woningbouw wanneer (onderdelen van) bouwpercelen van eigenaar wisselen. In een dergelijk geval worden de nieuw verworven gronden niet meegeteld bij de berekening van de bouw mogelijkheden als dat al voor een in het verleden verleende vergunning gebeurd is.

Algemene gebruiksregels

Deze bepaling geeft aan in welke gevallen er in ieder geval sprake is van strijdig gebruik.

Algemene afwijkingsregels

In dit bestemmingsplan is een algemene regeling opgenomen die ziet in algemeen voorkomende bouwwerken en afwijkingen van het bestemmingsplan.

Algemene wijzigingsbepalingen

Deze bevoegdheid heeft betrekking op het aanbrengen van wijzigingen ten behoeve van het overschrijden van bestemmingsgrenzen en bouwvlakgrenzen.

Algemene procedurebepalingen

Dit artikel geeft regels voor de toepassing van de in de planregels opgenomen wijzigings- en afwijkingsbepalingen.

6.2.4 Overgangs- en slotbepalingen

Overgangsbepalingen

Bepalingen, die betrekking hebben op het overgangsrecht: bouwwerken die op het moment van terinzagelegging van het plan bestaan, mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de in het nieuwe plan gegeven bebouwingsregels. Het gebruik van de gronden en opstallen, dat afwijkt van de planregels in het nieuwe plan, kan onder overgangsrecht eveneens worden voortgezet.

Slotbepaling

Deze bepaling geeft de naam van het bestemmingsplan aan: Ede, OV Knoop

6.3 Bestemmingen

Groen

De bestemming Groen is gegeven aan gemeentelijk openbaar groen, parken, plantsoenen en hoofdgroenstructuur. Middenbermen en dergelijke krijgen doorgaans een verkeersbestemming. Kunstobjecten in de zin van kunstzinnige uitingen (niet te verwarren met verkeerskundige kunstwerken) zijn tevens toegestaan.

In deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd, maar wel bouwwerken geen gebouwen zijnde. Hieronder kan onder meer worden verstaan keer- en damwanden. Hiervoor is dus geen specifieke omschrijving nodig. Mocht er de wens zijn toch een gebouw te willen realiseren dan kan dat aan de hand van de kruimelgevallenlijst in de Wabo onder bepaalde voorwaarden. Er is een afwijkingsregeling opgenomen voor een gebouw ten behoeve van een nieuwe nutsvoorziening tot maximaal 20 m² en een bouwhoogte van 5 m.

In de planregels zijn verder regels opgenomen voor de uitvoering van werken, geen bouwwerk zijnde, en van werkzaamheden. Hiervoor is een vergunningstelsel van toepassing. Ter uitvoering van het project 'OV - Knoop', in het bijzonder de afgraving van het perceel ten behoeve van de oostelijke perrontunnel, is de eerste aanleg uitgesloten van deze vergunningsplicht in de groenbestemming.

Verkeer

De verkeersbestemming wordt neergelegd op gronden waar een wegenstructuur wordt gerealiseerd. Onder wegen met bijbehorende voorzieningen wordt een breed scala aan voorzieningen verstaan die ten dienste zijn aan verkeer. Er kan worden gedacht aan in- en uitvoegstroken, op- en afritten, in- en uitritten, kruisingen en rotondes en de daarbij behorende bermen, taluds en hellingbanen en dergelijke. Voorts worden hieronder de bijbehorende voorzieningen verstaan, namelijk keerwanden, geluidswerende voorzieningen, verkeersvoorzieningen, onderdoorgangen, tunnels (oftewel kunstwerken in verkeerskundige zin), bruggen, mogelijkheid voor laden en lossen, voorzieningen voor kiss en ride etc. Onder parkeervoorzieningen wordt tevens verstaan voorzieningen ten behoeve van het stallen (parkeren) van fietsen, scooters, motoren. Voor de P+R garage en het bus- en taxiplein is een aanduiding opgenomen op de verbeelding.

Verkeer - Railverkeer

De bestemming 'Verkeer - Railverkeer' is van toepassing op gronden bestemd voor spoorwegdoeleinden met bijbehorende voorzieningen. Voor de realisatie van het nieuwe stationsgebouw is in het bestemmingsplan de aanduiding 'stationsgebouw' opgenomen.

Leiding - Gas

Om een veilige ligging van de aanwezige gasleiding te waarborgen, is een dubbelbestemming 'Leiding - Gas' opgenomen. Voor bouw- en graafwerkzaamheden zal een toets uitgevoerd moeten worden of met de werkzaamheden de leiding niet wordt geschaad.

Waarde - Cultuurhistorie

Het groene plein ten noorden van de oostelijke perrontunnel ligt direct aansluitend aan het monumentale kazernegebouw. Ter waarborging dat bij de inrichting van dit plein het zicht en de relatie met de cultuurhistorische waarden van dit monumentale gebouw wordt betrokken, is een dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie' opgenomen. Vanwege de uitvoerbaarheid van het onderhavige bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop' is daarbij aangegeven dat noodzakelijke afgravingen en aanpassingen aan het perceel t.b.v. de oostelijke perrontunnel als uitgangspunt geldt.

7 Inspraak en overleg

7.1 Consultatie Ontwerpnota OV-Knoop mei 2016

Medio mei 2016 hebben de projectpartners (ProRail, NS en de gemeente Ede) de ontwerpnota van het nieuwe station vrij gegeven voor reactie. De ontwerpnota OV Knoop van mei 2016 is gepresenteerd aan de omgeving en andere belangstellenden tijdens drie informatiebijeenkomsten. Eén ieder is vervolgens in de gelegenheid gesteld om van 27 mei tot en met 24 juni te reageren op de ontwerpnota OV Knoop. Dat kon mondeling tijdens de drie bijeenkomsten, tijdens gesprekken en schriftelijk via de email en website.

Tijdens de reactieperiode zijn 51 schriftelijke reacties ingekomen op de ontwerpnota OV-Knoop. De hoofdlijnen van de ingekomen reacties en antwoorden zijn opgenomen in de bijgevoegde nota 'Reacties op ontwerp stationsgebied'. Deze nota geeft een overzicht van de schriftelijke en mondelinge reacties en de antwoorden van de projectorganisatie hierop. Reacties met een ster individueel karakter zijn direct besproken met de belanghebbenden en niet opgenomen in deze nota.

7.2 Overleg

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

De provincie Gelderland heeft op 8 december 2016 een schriftelijke reactie gegeven op de ontwerpnota van mei 2016. De provincie adviseert om in de uitwerking van het ontwerp bestemmingsplan het 'Gelders Natuurbeleid' (Gelderse natuurnetwerken en Groene ontwikkelzones) en de effecten op de 'Molenbiotoop' (Keetmolen) uitdrukkelijk te motiveren in het bestemmingsplan. In de onderhavige toelichting zijn deze aspecten beschreven in paragraaf 4.7 respectievelijk 4.9. Korthedshalve wordt naar deze paragrafen verwezen.

7.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop' en de aanvulling MER hebben van donderdag 12 januari tot en met woensdag 22 februari 2017 ter inzage gelegen. Binnen de bovengenoemde termijn zijn vijf zienswijzen ingekomen op het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijzen zijn tijdig ingediend. Op 23 maart 2017 is een zienswijzenoverleg gehouden waarbij reclamanten in de gelegenheid zijn gesteld om de ingediende zienswijze nader toe te lichten. Raadsleden zijn als toehoorders uitgenodigd. Van het zienswijzenoverleg is een verslag gemaakt waarnaar korthedshalve wordt verwezen.

De zienswijzen worden samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien in de 'Nota van Zienswijzen'.

8 Handhaving

8.1 Algemeen

Het is van groot belang dat de gemeente toezicht houdt op de naleving van het bestemmingsplanbeleid. Daarom dienen de planregels van het nieuwe bestemmingsplan consistent te worden gehandhaafd.

Handhaving bestaat uit drie fasen:

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

8.2 Handhavingsprocedure

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

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

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

9 Bijlagen

1. Ontwerpnota Spoorzone Ede, OV Knoop mei 2016
2. Verkennend en aanvullend bodemonderzoek OV Knoop Ede (S-P5015A), BK Ingenieurs, 15 juli 2016, bestaande uit 6 deelrapporten:
 - a. Rapport VO Spoorzone deelgebied 1.1
 - b. Rapport VO Spoorzone deelgebied 1.1
 - c. Rapport VO Spoorzone deelgebied 1.2
 - d. Rapport VO Spoorzone deelgebied 1.3
 - e. Rapport VO Spoorzone deelgebied 1.4
 - f. Rapport VO Spoorzone deelgebied 1.5
 - g. Rapport VO Spoorzone deelgebied 1.6
3. Projectgebonden Risicoanalyse (PRA) naar conventionele explosieven Ede - OV de Knoop, Expload, rapportnr. RAP00160501def, d.d. 19 juli 2016
4. Geohydrologisch onderzoek, Wareco, rapport BN48A- NOT201622, Herijking Geohydrologische verkenning station Ede-Wageningen, d.d. 6 juli 2016
5. Watertoets, Movares, rapport D80-MNI-KA-1600004, versie 1.0, d.d. 26 februari 2016
6. Toelichting Groen Spoorzone Ede, bijlage ontwerpnota mei 2016, d.d. 19 december 2016
7. Ecologisch onderzoek, bestaande uit de volgende rapportages:
 - a. Natuurtoets Oostelijke spoorzone en OV-Knoop te Ede, rapportnummer 14055552, d.d. 13 januari 2015
 - b. Knelpunten analyse OV-Knoop te Ede, rapportnummer 1500.001, d.d. 18 april 2016
 - c. Aanvullende veldonderzoek vlemuizen en spoorkekel OV-Knoop, rapportnummer 1500.002, d.d. 30 augustus 2016
8. Milieueffecten rapportage, bestaande uit:
 - a. Milieueffectenrapport (MER) Ontwikkeling Ede-Oost en Spoorzone 2008, Arcadis, nr. 110623/CE8/064/000450, d.d. 28 januari 2008;
 - b. Aanvulling op het milieueffectrapport Ede-Oost en Spoorzone (besluit MER), Arcadis, nr. B02023/CE9/051/000030, d.d. 25 februari 2009;
 - c. Aanvulling MER Ede Oost en Spoorzone, Arcadis, d.d. 20 december 2016.
9. Passende beoordeling OV knoop en oostelijke spoorzone, Arcadis, d.d. 20 december 2016
10. Archeologisch onderzoek, Bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek en verkennend booronderzoek Spoorzone Ede, SyntheGra, rapportnr. S090424, d.d. 10 november 2010
11. Windonderzoek stationsgebied Ede, onderzoek naar de effecten molenbiotoop van "De Keetmolen", door ing. P.A. Groen (Groen Erfgoedadvies), rapportnr. 516011, d.d. 8 september 2016)
12. Geluidsonderzoek OV-Knoop, toetsing geluidproductieplafonds en bepalingen van geluidreducerende maatregelen in verband met wijziging infra, dBvision, rapportnr. PRO072-02-02sl, d.d. 30 januari 2017
13. Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai ten behoeve van bestemmingsplan Ede, OV knoop - invloed Akulaan' met kenmerk E16.017 van 14 november 2016.

14. Trillingsonderzoek t.b.v. bestemmingsplan Ede OV-knoop, Movares, rapportnummer D79-PBO-KA-1600135, d.d. 19 september 2016
15. Kwantitatieve Risicoanalyse Gastransportleiding N-568-10' met kenmerk 74101761-GCS 12.R.53074 van 14 september 2012, opgesteld door DNV KEMA Energy & Sustainability.
16. Integraal VeiligheidsPlan (IVP) Spoorzone Ede opgesteld (rapport januari 2014, opgesteld door DGMR Bouw BV)
17. Toelichting op duurzaamheid bij Ontweprnota
18. Reactienota OV-Knoop, kenmerk vs def1
19. Onderzoek Vervoerstromen Station Ede-Wageningen, Keypoint Consultancy d.d. 8 april 2009
20. Nota Zienswijzen 'Ede, OV - Knoop'
21. Nota Wijzigingen 'Ede, OV - Knoop'
22. Besluit Wijziging geluidproductieplanfonds, Spoorzone Ede, projectnummer 549.013.00, d.d. 8 juni 2017.