

Toelichting als bedoeld in artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening

Partiële wijziging van het bestemmingsplan Kern Ede 'omgeving station Ede-Wagenin-
gen'.

INLEIDING

Eind 1981 is in het kader van de aanleg van het Klinkenbergerwegtracé de tunnel onder de spoorbaan Arnhem-Utrecht gereedgekomen.

Door de Stationsweg tijdelijk aan te sluiten op het gelijktijdig tot aan de Defensiegebouwen (Berkenlaan) gereedgekomen tracé van de klinkenbergerweg kon de tunnel voor het verkeer opengesteld worden.

Met deze openstelling is een reeds lang gekoesterde wens van de gemeente Ede in vervulling gegaan.

Nadien is de nieuwbouw van het station op gang gekomen. Hiervoor behoefde het geldende plan Kern Ede niet te worden gewijzigd.

Deze partiële wijziging voorziet m.n. in de "legalisering" van de rekonstruktie van het gebied rondom het station.

Het ontwerp van de stationspleinen, zowel aan de noord- als aan de zuidzijde, is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de N.V. Nederlandse Spoorwegen en met inspraak van de openbaar vervoerbedrijven Centraal Nederland en (via C.N.) de Ver-
louwse Autobus Diensten, alsmede een vertegenwoordiging van de taxibedrijven.

STATIONSGEBOUW

Het nieuwe stationsgebouw is eind 1983 gereed gekomen.

De hoofdingang van het nieuwe station is gelegen aan de noordzijde van spoorbaan Arnhem-Utrecht. De zuidkant van het station kan worden bereikt via een voetgan-
gerstunnel. Het station heeft twee perrons gekregen. Vroeger was dat er maar één. Het meest noordelijke perron is de aankomst- c.q. vertrekplaats voor reizigers op het traject Ede-Amersfoort. Op het andere emplacement komen de treinen binnen, die rijden op het traject Arnhem-Utrecht.

Het nieuwe stationsgebouw is zodanig van opzet dat het accent van het stationsge-
beuren aan de noordzijde ligt. Deze opzet heeft ertoe geleid dat in deze partiële wijziging de ruimtelijke indeling van het omringende gebied hierop is afgestemd.

BUSSTATION

In verband met het feit dat de hoofdingang van het nieuwe stationscomplex aan de noordzijde is gelegen zijn de bushaltes, die aanvankelijk aan de zuidzijde van het station waren gesitueerd, verplaatst.

Op de plankaart is een nieuw busstation aangegeven. "Busstation" (BS). Deze be-
stemming komt niet voor in de voorschriften Kern Ede, die op de onderhavige plan-
wijziging van toepassing zijn. Daarom is een aanvullend voorschrift gemaakt.

In het betreffende gebouw zijn ook een wachtruimte t.b.v. de busreizigers en een
restaurant gerealiseerd.

PARKEREN

Naast de bouw van het genoemde nieuwe busstation aan de noordzijde van het N.S.-
station is eveneens voorrijgelegenheid gecreëerd.

Er zijn zo dicht mogelijk bij de hoofdingang van het station tegenover het bus-
station afzonderlijke taxistandplaatsen aangelegd.

Ook zijn ter plaatse - eveneens op dichte afstand van het stationsgebouw - par-
keervakken gerealiseerd t.b.v. de zogenaamde kortparkeerders. Bovendien is reke-
ning gehouden met brengers en afhalers (kiss-and-ride). Aan de noordzijde van het
N.S.-complex is voor deze twee categorieën langs de kleine lus ruimte gereserveerd
voor in totaal 7 "afhaalplaatsen", terwijl aan de zuidzijde voorzien is in 2
plaatsen.

Behoort bij raadsbesluit van

20-9-1984 nr. VR 1984/267

De secretaris van Ede,

Om te bevorderen dat er meer mensen gebruik zullen gaan maken van het openbaar vervoer is in samenwerking met de Nederlandse Spoorwegen besloten het zogenaamde "Park + Ride"-plan in Ede te introduceren.

Dit systeem heeft een uitbreiding van de parkeercapaciteit met zich mee gebracht. Voor deze groep van parkeerders is aan de noordzijde en aan de zuidzijde respectievelijk circa 250 en 100 plaatsen ingeruimd. Deze langparkeervakken zijn bewust niet te dicht bij het station gesitueerd.

Ook is gedacht aan de (brom-)fietser.

Op het noordelijke stationsplein zijn 215 vrije (brom-)fietsklemmen geplaatst. Aan de zuidzijde zullen er nog 185 komen. Daarenboven kan men tegen betaling zijn (brom-)fiets kwijt in een overdekte fietsenstalling, die onderdeel uitmaakt van het nieuwe stationscomplex.

VERKEERSREGULERING

In dit plan is het openbaar vervoer via een afzonderlijk circuit van het overige (particuliere) verkeer gescheiden. Van de wijde lus, waarop in dit verband bedoeld wordt, mogen namelijk alleen bussen en taxi's gebruik maken.

Deze lus is vanaf de klinkenbergerweg voor het vanuit het zuiden komend bus- en taxiverkeer via een aparte afslag bereikbaar. Daarnaast sluit de Stationsweg voor het openbaar vervoer uit noordelijke richting, via een afbuiging langs een binnen het plangebied gelegen horecabedrijf, eveneens aan op de genoemde lus. Ook van daaruit is de lus alleen toegankelijk voor het openbaar vervoer.

In de zuidelijke ronding van de lus, vlak voor de hoofdingang van het station, zijn bushaltes aangelegd. Daar kunnen de busreizigers uitstappen en zich naar het station begeven. Deze bushaltes dienen enkel als uitstapgelegenheid.

Voor het opstappen moet men bij de speciale busperrons zijn.

Een vermeldingswaardig detail is, dat de "koppen" van de bussen, waarop doorgaans de bestemmingen zijn aangegeven, voor het publiek dat het stationsgebouw verlaat niet zichtbaar zijn. Dat is ondervangen door speciale aanwijs- en informatieborden. Daarentegen zijn vanuit de hiervoor al besproken busrestaurantie en wachtruimte de buskoppen wel te lezen.

Door middel van een speciale trottoirconstructie en enkele andere voorzieningen, zoals de alom bekende rubber stoeptegels, zijn de busperrons en het stationsgebouw onderling voor onder meer reizigers die slecht ter been zijn, visueel gehandicapt en rolstoelgebruikers eenvoudig te bereiken.

De Nederlandse Invalidenbond is in het betreffende overleg betrokken geweest.

Verder is het station voor het particulier vervoer bereikbaar via de kleine op de Stationsweg aansluitende lus.

Langs deze lus zijn "kiss-and-ride"-vakken gerealiseerd. De "park-and-ride"-vakken zijn eveneens (uitsluitend) vanaf de Stationsweg voor het normale autoverkeer bereikbaar. Benadrukt zij dat het particulier verkeer niet direct vanaf de Klinkenbergerweg het stationsplein-noord kan bereiken. Dit moet nl. via de Berkenlaan en de Stationsweg.

Voor wat betreft het zuidgedeelte van het N.S.-complex zij vermeld dat de oude Bennekomseweg een toegangsweg zal worden tot de aldaar geprojecteerde parkeerterreinen. Voorts zal deze weg gaan fungeren als wijkontsluitingsweg. Het wegprofiel zal in verband hiermee smaller worden gemaakt. Tevens zullen langs deze weg laanbomen worden geplant.

het busverkeer zal d.m.v. de genoemde speciale busafslag via de Klinkenbergerweg naar respectievelijk de Bennekomseweg en J.Th. Tooroplaan worden geleid.

OVERIGE BEBOUWING

Direkt bij het stationsgebouw is het binnen de bestemming spoorwegdoeleinden ter afronding van het noordelijk plein nog mogelijkheid een kantoorgebouw te realiseren.

Goedgekeurd ingevolge artikel 28 van de Wet
op de Ruimtelijke Ordening, bij besluit van
21 mei 1985, nr. RO ds. 431 /5-ROV/G5208,
van Gedeputeerde Staten van Gelderland.

Mij bekend, de griffier der Staten



Meer noordwaarts op de plankaart is een horecabedrijf aangegeven.

Ingevolgde het geldende bestemmingsplan kern Ede kan aldaar een gebouw opgetrokken worden bestaande uit 7 bouwlagen. Ofschoon er momenteel geen plannen zijn om dat te doen, is in deze partiële wijziging deze hoogbouwmogelijkheid wel gehandhaafd. Stedebouwkundig gezien zou een dergelijk gebouw een mooie visuele afsluiting van de open ruimte vóór het station vormen.

Naast het horeca-bedrijf is een bestaand garagebedrijf gelegen. Dit bedrijf heeft een verkooppunt van motorbrandstoffen aan de Stationsweg. Gezien de omstandigheid dat de Stationsweg voor het doorgaande verkeer is afgesloten, heeft de eigenaar van dit garagebedrijf verzocht aan de klinkenbergerweg de mogelijk te openen een bezinepompsstation te beginnen. De bestemming G.B. is daartoe uitgebreid.

In het noorden van het plangebied ligt verder nog een perceel dat door de gemeente moest worden aangekocht van het Ministerie van Defensie in verband met de aanleg van het tunneltracé. De daarop gelegen bebouwing heeft in het geldende bestemmingsplan Kern Ede de bestemming "bijzondere bebouwing".

In deze partiële wijziging is aan het door de gemeente verworven gebouw de bestemming "meergezinshuizen" gegeven, ten behoeve van huisvesting van alleenstaanden en/of twee personen c.q. kleine gezinnen.

GROENVOORZIENINGEN

Bij de indeling van de beschikbare ruimte vóór het station zijn de bestaande bomen en groenstroken waar mogelijk gehandhaafd. De betreffende grondstroken hebben de bestemming "openbaar en gemeenschappelijk groen" gekregen.

TRANSPORTLEIDING AARDGAS

Dwars door het plangebied loopt een transportleiding voor aardgas. het tracé van deze leiding is inmiddels gewijzigd. Het gewijzigde verloop ervan is in deze herziening meegenomen. Dit heeft wel tot gevolg dat op dit onderdeel het bestemmingsplan Kern Ede, dat geldt voor het rond deze partiële wijziging gelegen gebied, niet mer aansluit op de onderhavige wijziging. Bij de herziening van het kernplan zal dit met elkaar in overeenstemming worden gebracht.

WET GELUIDHINDER

Voor de toepassing van de Wet geluidhinder is van belang dat het plangebied is gelegen in de geluidszône van respectievelijk de Klinkenbergerweg en de Berkenlaan (met een zônebreedte van 200 m, aan beide zijden van de betreffende rijbanen), alsmede in de nabijheid van de spoorweg Utrecht-Arnhem.

Het plan kent een geluidgevoelige bestemming, t.w. "bijzondere wooncomplexen". Het betreft een bestaand gebouw, dat momenteel in gebruik is voor militaire doeleinden (legering e.d.). Er is derhalve een verbouwing en herinrichting nodig om de nieuwe bestemming te kunnen realiseren.

In de zin van de Wet geluidhinder gaat het om een zg. nieuwe situatie, waarvoor een akoestisch onderzoek is vereist.

De invloed van de genoemde wegen is daarom als volgt onderzocht:

1. Berkenlaan.

Uitgaande van de gegevens, verkregen uit het verkeersonderzoek Ede-Bennekom 1979, kan voor het jaar 1995 een werkdag-etmaal-intensiteit van 7500 motorvoertuigen worden verwacht.

Gezien het karakter van de weg, met voornamelijk woon/werkverkeer, kan de daguur-intensiteit, te stellen op 7% van de etmaal-waarde, als maatgevend worden aangenomen.

Bij gebrek aan actuele gegevens is voor de verdeling naar vrachtverkeer en zwaar vrachtverkeer uitgegaan van de landelijke richtgetallen voor overeenkomstige wegen. Dit betekent dat het aandeel vrachtverkeer is gesteld op 6% en het aandeel zwaar vrachtverkeer daarin op 15%.

Op basis van deze gegevens volgt uit de akoestische berekening (zie bijlage), na correctie ex artikel 103 van de Wet geluidhinder en uitgevoerd op de computer HP 9835, dat de 50 dB(A)-contour op 58 meter uit de as van de Berkenlaan ligt. Daarmee valt deze contour samen met de noordgevel van het betrokken gebouw.

Opgemerkt wordt dat geen rekening is gehouden met de afschermende werking van de aanwezige bebouwing.

Na beschouwing van de invloed van de Klinkenbergerweg (2) blijkt de geluidbelasting ten gevolge van de Berkenlaan ondergeschikt te zijn.

2. Klinkenbergerweg.

Eveneens uitgaande van de gegevens van het verkeersonderzoek Ede-Bennekom 1979, kan voor het bewuste tracé-gedeelte voor het jaar 1995 een werkdag-etmaal-intensiteit van 17.500 motorvoertuigen worden verwacht.

Gezien de functie van de weg binnen het stedelijk hoofdwegenstelsel, kan de daguur-intensiteit, te stellen op 7% van de etmaal-waarde, als maatgevend worden aangenomen.

Het vrachtverkeersaandeel is daarbij gesteld op 6% en het aandeel van het zware vrachtverkeer daarin op 15%

Op basis van deze gegevens is de uitkomst van de akoestische berekening, zoals blijkt uit de bijlagen, als volgt.

De 50 dB(A)-contour ligt op 95 meter uit de as van de westelijke rijbaan en daarmee voorbij de uiterste begrenzing van het gebouw. Dit betekent dan de gevels van het gebouw op meer plaatsen een hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) ondergaan.

Op dezelfde wijze is de 55 dB(A)-contour berekend op 40 meter uit de as van de westelijke rijbaan en de 60 dB(A)-contour op 13 meter uit de westelijke rijbaan.

Nagegaan is vervolgens, op welk niveau de geluidbelasting van de dichtst bij de westelijke rijbaangelegen gevel ligt. Volgens de bijgevoegde berekening bedraagt de gevelbelasting op deze afstand (22 meter uit de as van de westelijke rijbaan) 58 dB(A), na correctie ex artikel 103 van de Wet geluidhinder.

Voor de zijgevels kan dan bij de hoeken een hoogste geluidbelasting van 55 dB(A) worden afgeleid. Mede gezien de in aanmerking te nemen afscherming en zichthoekbeperking, loopt deze halverwege het gebouw (47 meter uit de as van de westelijke rijbaan) terug naar de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) (zie bijlage).

Voor de boven de grenswaarde uitkomende gevelgeluidbelastingen is de vaststelling van een hogere grenswaarde nodig op grond van het "Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen".

Op grond van artikel 83, lid 2, van de Wet geluidhinder kunnen Gedeputeerde Staten in dergelijke stedelijke situaties ontheffing verlenen tot maximaal 65 dB(A).

Voor de onderhavige situatie is een naar gevelwand en geveldeel gedifferentieerde ontheffing tot 58 dB(A) toereikend, ervan uitgaande dat via de te verlenen bouwvergunning een akoestisch binnenhuisklimaat van 35 dB(A) zal worden bewerkstelligd.

3. Spoorweg Utrecht-Arnhem.

Tenslotte is de invloed van de nabij (op 300 meter) gelegen spoorweg onderzocht. De circulaire van mei 1979 van het (voormalige) ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne bevat voorlopige beleidsgrenswaarden spoorweglawaai voor woonbestemmingen. Per 1 januari 1984 zal dit uitmonden in bij wet vastgestelde grenswaarden en rekenvoorschriften. Tot dat moment moet worden getoetst aan genoemde circulaire.

Ten behoeve van de akoestische berekening is gebruik gemaakt van de intensiteiten-prognose van de N.V. Nederlandse Spoorwegen volgens bijlage CTo/7/10.076/660. Dit geldt zowel de route Ede/Wageningen-De Klomp als de route Ede/Wageningen-Rijksstraatweg ("kippenlijn").

Uit het overzicht blijkt dat, voornamelijk ten gevolge van het aanzienlijke goederenvervoer in de nachtperiode, de nachtuur-intensiteit als maatgevend kan worden aangemerkt. Uit de akoestische berekening (zie de bijlage) volgt dat, indien rekening wordt gehouden met de afschermende werking van verschillende in het overdrachtsgebied gelegen gebouwen, de geluidbelasting van de zuidgevel geen hogere etmaal-waarde dan 50 dB(A) zal ondergaan. Dit blijft duidelijk beneden de voorkeursgrenswaarde voor railverkeerslawaai van 55 dB(A).

Met het oog daarop is de aanwezigheid van de spoorweg niet van negatieve invloed op het akoestisch klimaat bij de onderzochte woonbestemming.

Resumerend kan worden gesteld, dat blijkens het ingestelde akoestisch onderzoek ten gevolge van het verkeer op de Klinkenbergerweg enige gedeelten van de bestemming "bijzondere wooncomplexen" niet voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) volgens artikel 82, lid 1, van de Wet geluidhinder. Gedeputeerde Staten kunnen echter besluiten tot vaststelling van een hogere grenswaarde op grond van artikel 83, lid 2, onder hantering van de criteria van het "Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen". Een daartoe strekkend verzoek zal worden gedaan.

Met zowel de provinciale Inspectie voor de Volksgezondheid en Milieuhygiëne als de provinciale dienst Milieuhygiëne is vooroverleg gepleegd.

Resultaten van het overleg als bedoeld in artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening

De onderhavige partiële wijziging is behandeld in de 46e vergadering van de Kleine Subcommissie Stadsvernieuwing, d.d. 6 december 1983, en heeft tot de volgende opmerkingen geleid:

"De wijziging voorziet voornamelijk in een reconstructie van het gebied rondom het station Ede-Wageningen.

De subcommissie heeft geconstateerd dat een aantal openbare werken inmiddels nagenoeg zijn gerealiseerd. Zij betreurt het dat dit gebeurd is zonder dat het ontwerpbestemmingsplan aan haar is voorgelegd, te meer omdat er veel rijks gelden in het plan zijn gestoken.

Verder wordt een voormalig defensiegebouw tot een bijzonder wooncomplex bestemd. Hierin zijn ook bejaardenwoningen gedacht. De commissie vraagt zich af of dit een goede bestemming is, gelet op de nabijheid van een weg met een hoge verkeersintensiteit. Uit een oogpunt van woonmilieu is dit vooral voor bejaardenhuisvesting een minder gelukkige situering.

Daarnaast wijst de commissie erop dat vóór de vaststelling van het plan een ontheffing op grond van de Wet geluidhinder moet zijn verkregen.

Uit de toelichting blijkt niet wat de bedoeling is van de bestemming "kantoren verplicht". Ook is niet duidelijk of deze bestemming gevolgen heeft voor de exploitatie-opzet.

De subcommissie adviseert u de wijziging, met inachtneming van vorenstaande opmerkingen, verder in procedure te brengen".

Reactie van gemeentewege

De subcommissie merkt terecht op dat verschillende openbare werken, die gelegen zijn in het hier aan de orde zijnde plangebied, inmiddels geheel danwel bijna geheel zijn voltooid. De wens van de genoemde commissie om eerder in deze aangelegenheid betrokken te worden, zou het gemeentebestuur niet irreëel overkomen, ware het niet dat zij voorbij gaat aan het feit dat de (bijna) gerealiseerde werken conform het thans nog vigerende bestemmingsplan Kern Ede zijn/worden verwezenlijkt. Met name zij genoemd de inmiddels geheel voltooide nieuwbouw van het station en de tunnelbouw tezamen met de doortrekking van de Klinkenbergerweg. Met de andere te treffen openbare voorzieningen waarvoor deze planwijziging noodzakelijk is, zoals o.a. het te bouwen busstation, zal pas een aanvang worden gemaakt zodra het gemeentebestuur een verklaring van geen bezwaar (artikelen 19 W.R.O. en 50, lid 8, Woningwet) heeft ontvangen van gedeputeerde staten. Een daartoe strekkend verzoek zal nadat het ontwerp-plan ter inzage heeft gelegen door het gemeentebestuur worden ingediend.

Het voormalige defensiegebouw zal niet geschikt worden gemaakt voor de huisvesting van bejaarden. met zekerheid is vast komen te staan dat het gebouw op eenvoudige wijze zal worden aangepast voor jongeren huisvesting. Om die reden is de bestemming "bijzondere wooncomplexen" in het bijgestelde concept-plan vervangen door de bestemming "meergezinshuizen". Vanzelfsprekend zullen geluidisolierende voorzieningen worden getroffen, ingevolge het van kracht zijnde "Besluit geluidwering gebouwen", zodat het geluidniveau van 35 dB(A) in de geluidgevoelige ruimten bij gesloten ramen niet zal worden overschreden. Een aanvaardbaar woonklimaat is derhalve gewaarborgd.

Het gemeentebestuur heeft onderkend dat een procedure gevolgd dient te worden teneinde een ontheffing, inzake een hogere grenswaarde, te verkrijgen. De aanvraag daartoe is bij brief, d.d. 9 december 1983, nr. C 13851, ingediend bij het college van gedeputeerde staten.

Naast het station is in het concept-plan - zoals dat aan de p.p.c. is gepresenteerd - de bestemming "kantoren-verplicht" aan een braakliggend perceel grond toegekend. Het is grond goeddeels in eigendom van de Nederlandse Spoorwegen N.V. Stedebouwkundig gezien zou een geprojecteerd gebouw aldaar een evenwichtige ruimtelijke afdichting van het noordelijke pleingebied vormen. Deze aanvankelijk in het ontwerp-plan aan bedoeld terrein gegeven bestemming biedt onvoldoende reële mogelijkheden om tot de gewenste ruimtelijke afdichting van het genoemde pleingebied te komen, gelet op de even hiervoor vermelde feitelijke omstandigheden.

Met het oog op de in het vigerende Kernplan gegeven bestemming "bijzondere bebouwing" is de toekenning van de bestemming "spoorwegdoeleinden" het meest wenselijk. Juridisch gezien "overlapt" in casus de redactie van de laatstgenoemde bestemming die van de bestemming "bijzondere bebouwing".

Op basis van beide bestemmingen kunnen namelijk spoorweg(bouw)werken worden gerealiseerd. Door de genoemde bestemming te laten prevaleren boven de bestemming "bijzondere bebouwing" wordt vanuit juridisch oogpunt een meer zuivere wijze van bestemmen bewerkstelligd.

De nieuw toegekende bestemming heeft overigens geen effecten op de exploitatie-opzet.

VERANDERINGEN

Een andere wijziging ten opzichte van het "oude" plan is, dat de bebouwingsgrens van het direct ten zuiden van het voormalige defensiegebouw gelegen garagebedrijf circa 5 meter in oostelijke richting is verschoven.

Hierdoor is de mogelijkheid gecreëerd om bij de benzinepompinstallatie, waarvan in de toelichting reeds melding wordt gemaakt, een "service-shop" te bouwen. Voorts verdiende het om stedebouwkundige redenen aanbeveling om de bebouwingsgrens van het aangrenzende horecabedrijf eveneens te verleggen. Beide rooilijnen lopen thans in het bijgestelde plan in elkaar over. De afstand van beide bebouwingsgrenzen tot aan de weg blijft daardoor uniform.