



Ontwerpbestemmingsplan

Ede, Parklaan

Vastgesteld op 26 mei 2015
Versie 0201

Toelichting

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	6
1.1.	Aanleiding	6
1.2.	Nut en noodzaak Parklaan	6
1.2.1.	Verkeersgegevens voor het bestemmingsplan Parklaan	7
1.2.2.	Toelichting op nut en noodzaak	8
1.3.	Ligging en begrenzing plangebied.....	9
1.4.	Procedure	10
1.5.	Geldende plannen	11
1.6.	Leeswijzer	11
2.	PLANBESCHRIJVING	12
2.1.	Functioneel ontwerp	12
2.2.	Optimalisaties ten opzichte van het Functioneel Ontwerp Parklaan	13
2.2.1.	De aansluiting van de Maanderdijk	13
2.2.2.	Geen ruimtebeslag op Landgoed Hoekelum door verplaatsing Theehuis	13
2.2.3.	Verbreding fietspad Edeseweg	14
2.2.4.	Realisatie 'knip' tussen de Sysseletselaan en de Ceelman van Ommerenweg	14
2.2.5.	Het bosje bij de Stevinkazerne	14
2.2.6.	Rotonde bij de N224.....	15
2.2.7.	Diverse aanpassingen ten bate van geluidsmaatregelen	15
2.3.	Bestemmingsplan	15
2.4.	Het plangebied.....	15
2.4.1.	Poortwachter A12 tot Bovenbuurtweg viaduct	16
2.4.2.	Bovenbuurtweg viaduct tot onderdoorgang A12	16
2.4.3.	Onderdoorgang A12 tot Horalaan	17
2.4.4.	Horalaan tot Emmalaan.....	18
2.4.5.	Emmalaan tot Klinkenbergerweg	18
2.4.6.	Klinkenbergerweg tot Sysseletselaan	18
2.4.7.	Sysseletselaan tot N224.....	19
2.5.	Ontwikkelingen in de directe nabijheid van het plangebied.....	20
2.5.1.	Verbreding A12.....	20
2.5.2.	Ontwikkeling Kazerneterreinen	20
2.5.3.	Stationsomgeving	20
2.5.4.	Kop van de Parkweg	20
2.5.5.	Enka	21
2.5.6.	Kenniscampus Zandlaan	21
2.5.7.	ENKA-terrein, De Fietser, Westhal.....	21
2.5.8.	Woningbouw Baron van Wassenaerpark.....	21
2.5.9.	De Kennisas Ede-Wageningen	22
3.	BELEIDSKADER	23
3.1.	Rijksbeleid	23

3.1.1.	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.....	23
3.1.2.	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.....	23
3.1.3.	Monumentenwet (1988).....	24
3.1.4.	Beleidsbrief Mondernisering Monumentenzorg.....	24
3.1.5.	Beleidsvisie 'Kiezen voor karakter, visie Erfgoed en ruimte' (2012-2015).....	24
3.1.6.	Water.....	24
3.1.7.	Ecologie/Natuur.....	25
3.2.	Provinciaal beleid.....	26
3.2.1.	Omgevingsvisie Gelderland.....	26
3.2.2.	Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan.....	30
3.2.3.	Omgevingsverordening Gelderland.....	31
3.2.4.	Regionale Structuurvisie WERV (2005).....	33
3.2.5.	Cultuur- en erfgoedbeleid (2013-2016).....	33
3.3.	Gemeentelijk beleid.....	33
3.3.1.	Kadernota Masterplan Ede-oost.....	33
3.3.2.	Masterplan Ede-Oost.....	33
3.3.3.	Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost.....	34
3.3.4.	Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost.....	34
3.3.5.	Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan.....	35
3.3.6.	Streefbeeld Natuur voor de Groene Wig Ede - Bennekom (2009).....	35
3.3.7.	Erfgoedverordening Ede (2012).....	35
3.3.8.	Erfgoednota "Erfgoed met Perspectief" (2010).....	36
3.3.9.	Nota "Archeologie in evenwicht" (2012).....	36
3.3.10.	Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) (2012).....	36
3.4.	Conclusie beleid.....	37
4.	ONDERZOEK EN RANDVOORWAARDEN.....	38
4.1.	Inleiding.....	38
4.2.	Milieuzonering.....	38
4.3.	MER.....	39
4.4.	Groen.....	41
4.5.	Ecologie.....	42
4.5.1.	Flora- en Faunawet.....	45
4.5.2.	Natuurbeschermingswet.....	49
4.5.3.	Gelders Natuurnetwerk (GNN).....	52
4.6.	Water.....	54
4.7.	Bodem.....	57
4.8.	Cultuurhistorie.....	59
4.9.	Verkeer.....	66
4.10.	Geluid.....	70
4.11.	Luchtkwaliteit.....	75
4.12.	Externe veiligheid.....	76
4.13.	Veiligheid.....	77

4.14.	Kabels en leidingen	78
5.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	79
6.	JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING	80
6.1.	Inleiding.....	80
6.2.	Bestemmingsplanregels	80
6.2.1.	Inleidende regels	80
6.2.2.	Bestemmingsregels	80
6.2.3.	Algemene regels.....	80
6.2.4.	Overgangs- en slotbepalingen	81
6.3.	Bestemmingen	81
7.	INSPRAAK, VOOROVERLEG EN ZIENSWIJZEN.....	83
7.1.	Inspraak en vooroverleg	83
7.2.	Zienswijzen ex artikel 3.8 Wro	83
8.	BIJLAGEN	84

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De ambitie van het project Parklaan is een toekomst vaste ontsluiting voor de oostzijde van Ede met een herkenbare hoogwaardige groene inrichting in aansluiting op de omgeving. De Parklaan is een deelproject van het project Veluwse Poort in Ede.

De Veluwse Poort bestaat uit meerdere deelprojecten, die voortkomen uit het Masterplan Ede Oost/spoorzone, vastgesteld door de gemeenteraad in 2005. Het betreft onder andere de realisatie van een nieuw intercystation Ede Wageningen, de herontwikkeling van de kazerneterreinen aan de oostkant van Ede, de herontwikkeling van het terrein van de Enkafabrieken en een nieuwe oostelijke ontsluitingsweg, de Parklaan, vanaf de A12 naar de N224.

Na de vaststelling van het Masterplan is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Ook zijn de ruimtelijke, verkeerskundige en financiële consequenties van het voorkeursalternatief en daarmee ook de wijzigingen in de huidige hoofdwegenstructuur van Ede nader beschreven in de Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost. Beide plannen zijn in december 2008 door de gemeenteraad vastgesteld. De ontwikkeling van de Parklaan staat niet op zichzelf, de Parklaan is een onderdeel van een nieuw stadsdeel Veluwse Poort. Om de bereikbaarheid van het nieuwe stadsdeel te kunnen waarborgen, wordt de nieuwe ontsluitingsweg Parklaan gerealiseerd. De Parklaan vormt een verbinding tussen de deelprojecten Enka, kazerneterreinen en het station, biedt een oplossing voor bestaande knelpunten en ontsluit Veluwse Poort naar de N224 en de A12. De Parklaan wordt landschappelijk vormgegeven, slingert zich door het gebied en zal een wezenlijk onderdeel gaan vormen van de hoofdgroenstructuur van Ede.

De gemeenteraad heeft op 30 juni 2011 het Functioneel Ontwerp Parklaan vastgesteld met daarin de belangrijkste kaders voor de ontwikkeling van de oostelijke ontsluitingsweg Parklaan.

De aanleg van de Parklaan is niet mogelijk op basis van de ter plaatse geldende bestemmingsplannen. Daarom heeft de gemeenteraad van Ede in september 2012 al een bestemmingsplan vastgesteld voor de Parklaan. Dat bestemmingsplan is in april 2014 vernietigd door de Raad van State. Omdat de realisatie van de Parklaan nog steeds noodzakelijk is, is voorliggend bestemmingsplan opgesteld. Dit bestemmingsplan is gebaseerd op het vastgestelde Functioneel Ontwerp Parklaan uit 2011 en de wijzigingen die hierop zijn aangebracht gedurende het besluitvormingstraject van het vorige bestemmingsplan Parklaan. Daarnaast is een aantal wijzigingen aangebracht ten opzichte van het Functioneel Ontwerp en het vorige bestemmingsplan naar aanleiding van besluitvorming in de gemeenteraad en gewijzigde wet- en regelgeving.

1.2. Nut en noodzaak Parklaan

Binnen de huidige verkeersstructuur zijn er binnen de gemeente Ede op een aantal plekken knelpunten in de verkeersafwikkeling. Deze problematiek zal gegeven de groeiverwachting van de bevolking, en daarmee de mobiliteit, nog verder toenemen.

De ontwikkeling van Veluwse Poort genereert daarnaast veel extra verkeer; aan de oostkant van Ede worden immers ruim 3.000 woningen en een groot aantal voorzieningen toegevoegd. De Edeseweg, de Emmalaan, de Tooroplaan en de Zandlaan en in minder mate de Klinkenbergerweg zullen dit extra verkeer niet naar behoren kunnen verwerken. Hierbij speelt voor de Klinkenbergerweg ook de leefbaarheid een rol; het toenemende verkeer zorgt hier voor overlast op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. Bijna 40% van het Edese verkeer is op het westen (lees Utrecht) gericht. Met name de Emmalaan/Tooroplaan kan het extra verkeer door de ontwikkelingen in Ede-Oost naar het westen niet zonder congestie verwerken.

Een optimalisatie van de bestaande infrastructuur biedt onvoldoende oplossingen. De belasting van de bestaande infrastructuur en haar directe omgeving zou hierbij blijven bestaan en de bestaande knelpunten zouden niet worden opgelost. Met de realisatie van de Parklaan wordt niet alleen het huidige hoofdwegennet (Dreeslaan, Klinkenbergerweg, Emmalaan/Tooroplaan en Zandlaan/Frans Halslaan) ontlast, maar ook gezorgd voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van de bestaande voorzieningen en toekomstige ontwikkelingen in Ede-oost (Veluwse Poort). De Parklaan wordt daarmee een belangrijk onderdeel van de hoofdwegenstructuur van Ede.

In 2008 heeft in het kader van het MER en de Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost een uitgebreid proces plaats gevonden om het beste tracé van de ontsluitingsweg te bepalen. Vervolgens is dit tracé uitgewerkt in een Functioneel Ontwerp. In dit proces is steeds gebruik gemaakt van verkeerscijfers uit het verkeersmodel Ede. Dit model wordt voor de gemeente Ede beheert door ingenieursbureau Royal Haskoning/DHV (RH/DHV). In het MER uit 2008 is de noodzaak van de nieuwe ontsluitingsweg aangetoond aan de hand van de cijfers uit dit model.

1.2.1. Verkeersgegevens voor het bestemmingsplan Parklaan

In de procedure van het MER in 2008 is gerekend met het toenmalige programma van woningen, bedrijven en voorzieningen in de Veluwe Poort. De afgelopen jaren is dit programma een aantal keren gewijzigd en zijn er enkele wijzigingen opgetreden in het wegennetwerk van Ede. De gemeente Ede heeft om deze reden in 2011 gevraagd om een actualisatie uit te voeren van het verkeersmodel Ede voor het oostelijk deel van Ede met als nieuw basisjaar 2010 en toekomstjaar 2020. Deze actualisatie vormde de basis voor het vorige bestemmingsplan Parklaan.

Eind 2012 heeft de gemeente Ede (in samenwerking met de gemeente Wageningen) RH/DHV de opdracht gegeven om het volledige verkeersmodel Ede te actualiseren. Dit nieuwe verkeersmodel heeft het basisjaar 2012 en het toekomstjaar 2030. Doordat tijdens deze actualisatie een groot aantal recente gegevens en verkeerstellingen zijn ingevoerd, heeft deze actualisatie het karakter gekregen van de bouw van een compleet nieuw verkeersmodel. De resultaten van de berekeningen zijn opgenomen als bijlage bij dit bestemmingsplan. Voor de duidelijkheid zijn in de onderstaande tabel 1 een aantal van de belangrijkste cijfers weergegeven. Het jaartal 2014 richt zich op de huidige situatie, de verkeersintensiteiten anno 2014. Het jaartal 2030 richt zich op de verkeersintensiteiten in het jaar 2030, waarbij de Veluwe Poort volledig is ontwikkeld zonder realisatie van de Parklaan. Deze volledige ontwikkeling betreft de Kazerneterreinen, Enka-terrein, Spoorzone plus alle andere voorziene ontwikkelingen in Ede, waarbij de Parklaan niet is aangelegd. Vervolgens worden de verkeersintensiteiten inzichtelijk gemaakt voor het jaar 2030 met een volledige ontwikkeling van de Kazerneterreinen, Enka-terrein, Spoorzone plus alle andere voorziene ontwikkelingen in Ede, waarbij de Parklaan wél is aangelegd.

Wegvak	2014	2030 Met VP zonder Parklaan	2030 Met VP Met Parklaan
Parklaan:			
Nieuwe Parklaan (N224 tot Buurtmeesterweg)	-	-	13.500
Nieuwe Parklaan (Buurtmeesterweg tot Eikenlaan)	-	-	10.700
Nieuwe Parklaan (Eikenlaan tot Mauritskazerne (K4a))	-	-	10.600
Nieuwe Parklaan (ingang Maurits tot kruising 4b)	-	-	10.600
Nieuwe Parklaan (kruising 4 b tot Klinkenbergerweg)	-	-	13.700
Klinkenbergerweg (Albertstunnel)	20.000	28.100	28.800
Bennekomseweg (Emmalaan – Reehosterweg)	17.600	23.000	25.000
Bennekomseweg (Reehosterweg – Zandlaan)	16.500	22.100	26.400
Edeseweg (Zandlaan – Brinkweg)	15.200	19.900	27.300
Nieuwe Parklaan (Edeseweg – Dreeslaan)	-	-	16.500
Overige wegvakken rond Parklaan			
N224 ten westen van Parklaan	9.200	12.300	17.100
N224 ten oosten van Parklaan	12.100	15.800	16.000
Klinkenbergerweg (Arnhemseweg – Heuvelsepad)	12.900	14.800	10.900
Klinkenbergerweg (Ericalaan – Eikenlaan)	11.700	15.800	10.900
Klinkenbergerweg (Dennenlaan – Kazernelaan)	13.900	17.800	9.000
Klinkenbergerweg (Kazernelaan – Berkenlaan)	13.900	17.300	9.100
Eikenlaan (bij Klinkenbergerweg)	4.700	11.300	3.600
Nieuwe Kazernelaan (bij Syssestelaan)	3.000	6.300	-
Emmalaan	9.600	15.200	14.600
Tooroplaan (thv Bovenbuurtweg)	10.400	14.700	10.700
Zandlaan	6.200	8.600	7.000

Edeseweg (viaduct onder A12)	15.100	19.900	19.000
Maanderdijk	2.900	5.100	3.000
Dreeslaan (Tooroplaan – Willy Brandtlaan)	32.500	35.900	35.000
Dreeslaan (Willy Brandtlaan – Rubensstraat afrit)	32.400	36.800	34.900
Dreeslaan (Rubensstraat afrit – A12)	38.000	44.100	40.300
Dreeslaan (A12 – Krommesteeg)	33.400	39.600	39.800

Tabel 1 werkdag etmaalintensiteiten op en rond de Parklaan in 2014 en 2030 (met en zonder Parklaan)
Bron: RH/DHV, 2015

1.2.2. Toelichting op nut en noodzaak

De aanleg van de Parklaan is ingrijpend. Daarom is het belangrijk stil te staan bij het nut en de noodzaak van de aanleg van de Parklaan. De gemeente heeft Royal HaskoningDHV de opdracht gegeven om de doelmatigheid van de Parklaan te onderbouwen. Dit heeft geleid tot het rapport Nut en noodzaak Parklaan, Onderbouwing bestemmingsplan Parklaan van RHDHV van januari 2015. Deze rapportage is als bijlage bijgevoegd.

Als maat voor de doelmatigheid van de Parklaan is in het MER in 2008 gekozen om de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit (I/C waarde) van een aantal cruciale wegen in Ede te beschouwen voor een aantal situaties. Tabel 2 hieronder geeft voor dezelfde wegvakken als beschouwd in het MER, de IC-waarden uitgaande van het in 2014 geactualiseerde verkeersmodel. Hierin is de situatie met Parklaan en de situatie zonder Parklaan geactualiseerd.

Een verbetering van de I/C-verhouding geeft een positief effect voor de doorstroming en de bereikbaarheid. Van belang hierbij is dat wegvakken met een I/C-verhouding groter dan 0,80 structureel verbeteren tot een waarde van kleiner dan 0,80 om opstoppingen te voorkomen.

	Huidige situatie	Autonoom 2030	Situatie met Veluwe Poort zonder Parklaan (0+)	Plan met Veluwe Poort met Parklaan	Plan met Veluwe Poort met Parklaan zonder 2x2
	2014	2030	2030	2030	2030
Ede-Oost					
Klinkenbergerweg	0,59	0,64	0,76	0,38	0,35
Albertstunnel	0,43	0,58	0,65	0,71	0,66
Bennekomseweg	0,73	0,86	0,99	0,64	0,93
Edeseweg ten noorden van de A12	0,77	0,93	0,96	0,75	1,08
Edeseweg ten zuiden van A12	0,84	0,97	1,01	0,93	0,85
Stationsweg	0,27	0,44	0,52	0,34	0,33
Molenstraat	0,44	0,48	0,50	0,48	0,49
N224 - tussen Parklaan en N304	0,29	0,41	0,43	0,65	0,64
N224 - tussen Parklaan en aansl. Oosterbeek/A12	0,51	0,60	0,66	0,62	0,67
Ede-Zuid-West					
Dr. W. Dreeslaan ten zuiden van A12	0,64	0,70	0,72	0,74	0,75
Dr. W. Dreeslaan ten noorden van A12	0,62	0,76	0,79	0,73	0,78
Keesomstraat	0,66	0,72	0,73	0,75	0,74
Zandlaan	0,53	0,51	0,60	0,50	0,44
J.T. Tooroplaan	0,66	0,73	0,81	0,68	0,77
A12					
A12 Ede/Wag-Oosterbeek, oost van Edeseweg	0,85	0,87	0,87	0,87	0,87
A12 Maanderbroek-Ede/Wag.	0,61	0,85	0,85	0,87	0,87
Nieuwe verbinding					
Weg Dreeslaan-Edeseweg				0,60	0,43

Tabel 2 Overzicht avondspits IC-waarden

Bron: Nut en noodzaak Parklaan, Onderbouwing bestemmingsplan Parklaan, RHDHV, januari 2015

Groen:	I/C-verhouding onder de 0,8; geen verkeersknelpunt op wegvak niveau.
Geel:	I/C-verhouding tussen de 0,8 en 1,00; verminderde doorstroming, aandachtspunt op wegvakniveau.
Rood:	I/C-verhouding boven de 1; congestie en daarmee een knelpunt

Situatie 2030 zonder Parklaan (0+ situatie genoemd in het MER)

Zoals blijkt uit tabel 2 zal na invulling van de woning- en arbeidslocatieopgave voor Ede de bestaande infrastructuur in Ede verder worden belast, waardoor huidige knelpunten versterken en nieuwe knelpunten ontstaan. Dit geldt voornamelijk voor Ede-Zuid-Oost waarbij de verbindingswegen vanaf Ede-Oost naar de A12 drukker worden (de IC-waarde wordt hoger op de Dreeslaan, Tooroplaan en Zandlaan) en zelfs voor de Tooroplaan een aandachtspunt wordt ($>0,8$). Verder valt op dat de Edeseweg ten noorden van de A12 en de Bennekomseweg bijna een knelpunt worden (de IC-waarde zit net onder de 1). De rotonde bij de Horalaan/Zandlaan geeft in de huidige situatie in de spits regelmatig doorstromingsproblemen maar met de ontwikkeling van Ede-Oost wordt dit knelpunt groter. In Ede-Oost komt ook de Klinkenbergerweg dicht bij de kritische grens voor de I/C-waarde van 0,8. Bij de Klinkenbergerweg is op dit moment al sprake van een leefbaarheidsprobleem zoals benoemd in het MER.

Situatie 2030 met Parklaan (met 2 x 1 rokstrook op de Bennekomseweg en Edeseweg)

Bij de situatie met Parklaan 2030 zonder capaciteitsuitbreiding in vergelijking met de situatie met de Parklaan in 2030 is er veel kans op congestie op dit deel van Bennekomseweg en Edeseweg. De ICwaarden voor deze wegvakken zijn wederom ruim boven de 0,8 en op de Edeseweg Noord zelfs boven de 1. Om een goede doorstroming te garanderen, is het uitbreiden van de capaciteit op de wegvakken (en kruispunten] van de Bennekomseweg en Edeseweg gewenst.

Situatie 2030 met Parklaan en verdubbeling Bennekomse en Edeseweg

De knelpunten op de Bennekomseweg en de Edeseweg kunnen worden opgelost door deze wegvakken te verbreden van 2x1 naar 2x2 rijstroken. In tabel 2 is aangegeven wat in dit geval de ICwaarden zijn. De Edeseweg ten zuiden van de A12 wordt niet verbreed en heeft in deze situatie nog steeds verminderde doorstroming.

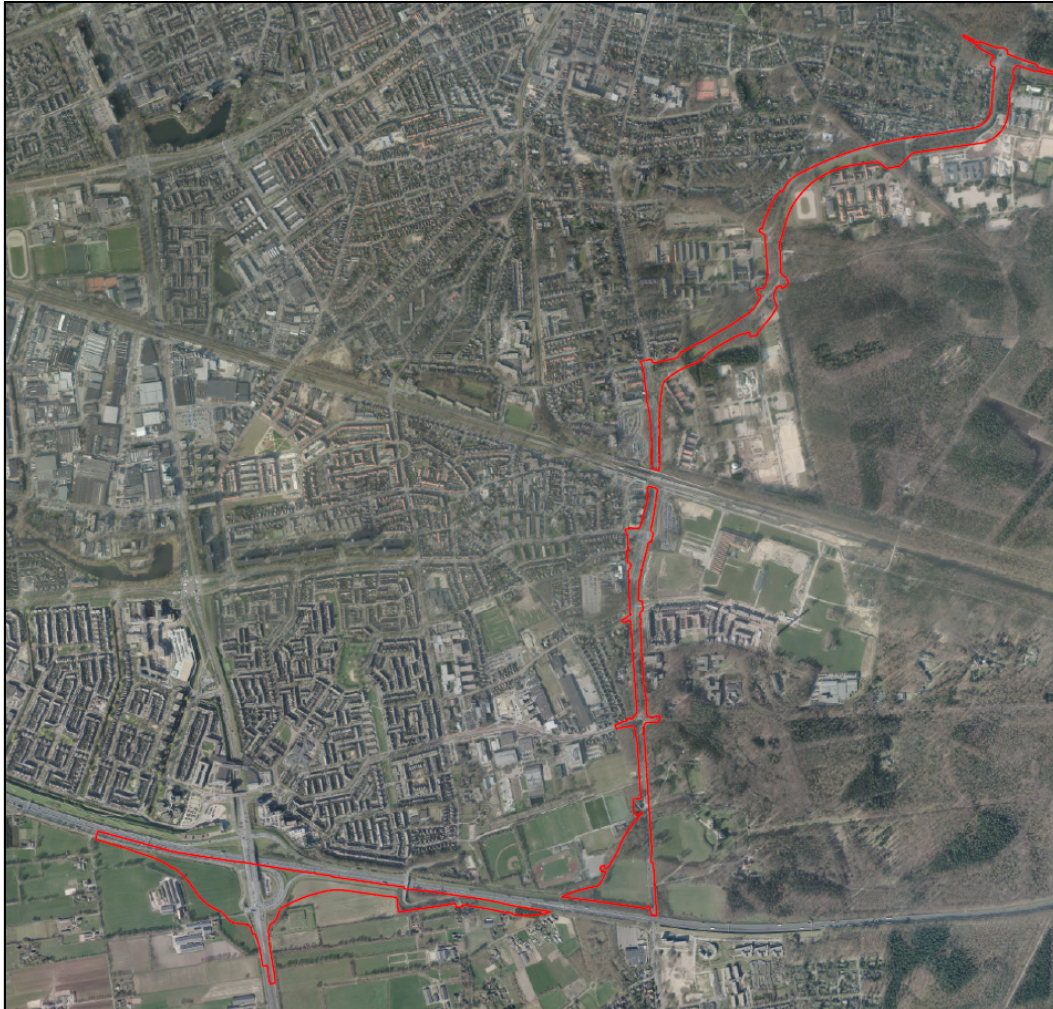
Noodzaak Parklaan

Deze analyse bevestigt dat er behoefte is aan nieuwe ontsluitende infrastructuur voor de nieuw te ontwikkelen gebieden in Ede-Oost. De Bennekomseweg kan het extra verkeer niet naar behoren verwerken. Daarnaast valt op dat de Edeseweg tussen Bennekom en Ede in de situatie met ontwikkeling van Veluwe Poort een doorstromingsprobleem heeft. Verder wordt het leefbaarheidsprobleem bij de Klinkenbergerweg versterkt bij de ontwikkeling van Veluwe Poort. Daarnaast blijkt dat het verkeer op de Tooroplaan/Emmalaan en de Zandlaan zal groeien. De problemen op de Tooroplaan worden in 2030 alleen maar groter en er is dan ook behoefte aan een betere verbinding van Ede-Oost naar de A12 voor met name het verkeer in westelijke richting (van en naar richting Utrecht).

De aanleg van de Parklaan zorgt voor extra capaciteit op de oost-west verbindingen van Ede en daarmee een andere verdeling van de intensiteiten op de oost-westverbindingen. Ook in noord-zuidrichting wordt in het oostelijk deel van Ede door een 2x2 uitvoering van de Parklaan (deel Edeseweg en Bennekomseweg) en een nieuwe verbinding tussen de Klinkenbergerweg en de N224 capaciteit toegevoegd. De extra capaciteit biedt verlichting voor de bestaande doorstromingsproblematiek op de bestaande oostwestverbindingen en de oostelijke noord-zuid verbinding en de leefbaarheidsproblematiek op de Klinkenbergerweg. Daarmee is nut en noodzaak van de Parklaan herbevestigd.

1.3. Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied van het bestemmingsplan komt grotendeels overeen met het projectgebied van het Functioneel Ontwerp Parklaan. Op enkele plaatsen is de plangrens van het bestemmingsplan enigszins aangepast als de situatie ter plaatse daarom vroeg. Zo kunnen de grenzen van verschillende bestemmingsplannen op elkaar aansluiten.



Afbeelding 1: Luchtfoto plangebied in groter verband

1.4. 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 verplichting om inspraak te verlenen op een bestemmingsplan, zoals dat was geregeld in artikel 6a WRO, is geschrapt. Op grond van de gemeentelijke inspraakverordening wordt inspraak eveneens niet meer verplicht gesteld. Bij dit project is gekozen voor inspraak over het Functioneel Ontwerp (wegontwerp), maar geen inspraak over het bestemmingsplan.

Dat concept Functioneel Ontwerp Parklaan heeft van 10 maart tot en met 6 april 2011 ter inzage gelegen. Ook heeft de gemeente op maandag 14 maart 2011 een informatieavond gehouden in de Reehorst te Ede. Gedurende de inspraakperiode zijn 272 inspraakreacties ontvangen. De vele inspraakreacties hebben er toe geleid dat de gemeenteraad het Functioneel Ontwerp op meerdere punten gewijzigd heeft vastgesteld.

De formele bestemmingsplanprocedure is gestart met de ter inzage legging van het ontwerp-bestemmingsplan en de MER gedurende zes weken. Dit is bekendgemaakt op de gemeentelijke infopagina in de Ede Stad, in de Staatscourant en op de gemeentelijke website. In deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze op het plan in te dienen. Het college van B&W heeft beoordeeld of de zienswijzen ontvankelijk zijn en of zij tot aanpassingen van het plan leiden. Tenslotte stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan definitief vast.

1.5. Geldende plannen

Het tracé van de Parklaan ligt over de volgende bestemmingsplannen:

- Kern Ede
- Partiële herziening Kern Ede omgeving Station Ede-Wageningen
- Hoekelumse Eng
- Hoekelumsebrinkweg
- Maandereng
- Uitwerkingsplan Maandereng- viaduct Dr. W. Dreeslaan-A12
- Natuurgebied Veluwe
- Agrarisch Buitengebied
- Zandlaan en omgeving.

Voor zover de Parklaan over de hier vorengenoemde bestemmingsplannen ligt, worden deze bestemmingsplannen voor dit deel vervangen door het bestemmingsplan Parklaan.

1.6. Leeswijzer

In hoofdstuk 1 wordt een inleiding op het plan gegeven. Hoofdstuk 2 legt de relatie tussen het Functioneel Ontwerp en het bestemmingsplan, benoemt per deelgebied de beoogde ontwikkeling en geeft inzicht in overige ontwikkelingen in de nabijheid van het plangebied. In hoofdstuk 3 is een beschrijving van het relevante rijks-, provinciale-, regionale- en gemeentelijke beleid opgenomen. In hoofdstuk 4 komen diverse aspecten aan de orde die een sturende of belemmerende werking kunnen hebben op functies of ontwikkelingen binnen het bestemmingsplangebied, zoals cultuurhistorie en archeologie, flora en fauna. Per onderdeel worden beleid en/of wetgeving weergegeven, waar vervolgens het plangebied aan wordt getoetst, gevolgd door de consequenties voor het bestemmingsplan. Hoofdstuk 5 geeft inzicht in de economische uitvoerbaarheid. Hoofdstuk 6 geeft de juridische regeling en in hoofdstuk 7 worden de uitkomsten van vooroverleg en zienswijzen opgenomen. In hoofdstuk 8 is een overzicht opgenomen van de bijlagen (onderzoeken) behorende bij dit bestemmingsplan.

2. Planbeschrijving

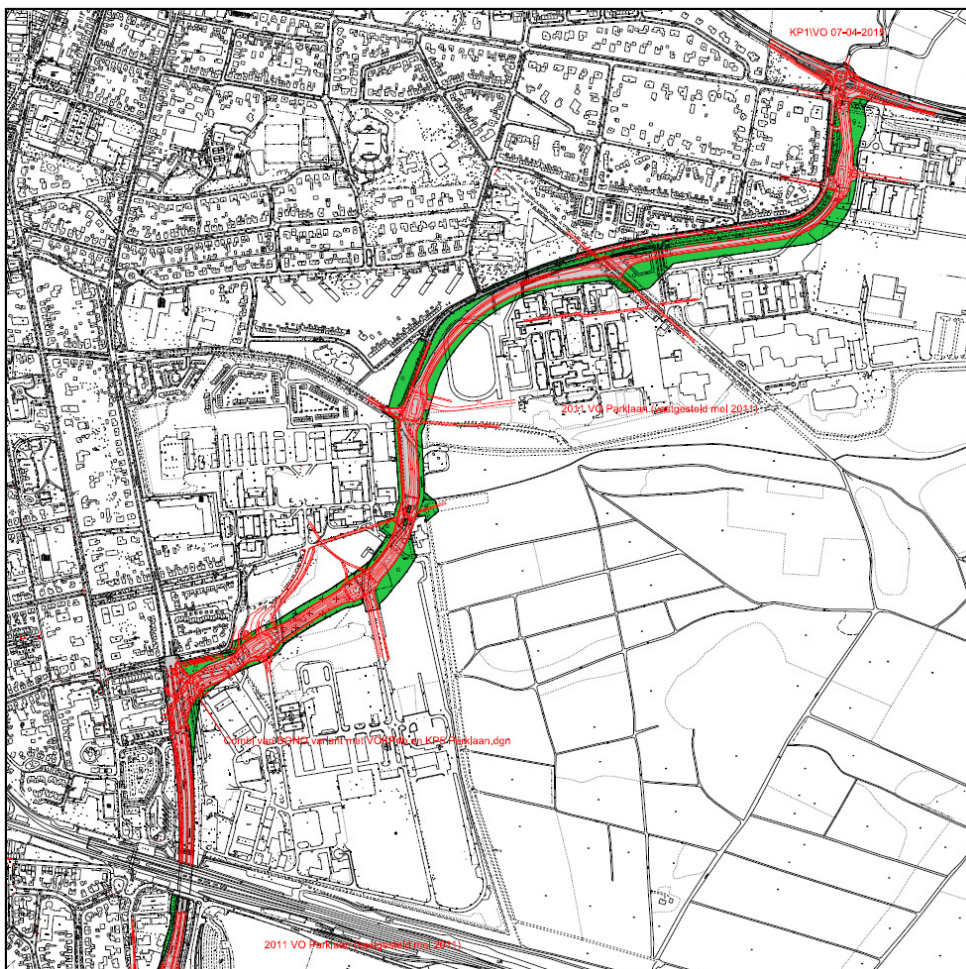
2.1. Functioneel ontwerp

Het Functioneel Ontwerp (FO) Parklaan is op 30 juni 2011 door de gemeenteraad vastgesteld. In het Functioneel Ontwerp is vastgelegd waar de Parklaan komt te liggen, hoe de weg wordt vormgegeven (wegvakken, kruispunten, fiets- en voetgangersvoorzieningen) en hoe de weg landschappelijk en stedenbouwkundig wordt ingepast.

De doelstelling is een goed functionerende, toekomstvaste en landschappelijk ingepaste Parklaan. De capaciteit van de Bennekomseweg en de Edeseweg wordt verdubbeld door het aanleggen van twee rijbanen, elk met twee rijstroken. Voor alle kruisingen zijn berekeningen uitgevoerd om de optimale kruispuntvorm te bepalen met bijbehorend ruimtebeslag. De Parklaan zorgt voor goede doorstroming en heeft veilige oversteken voor het langzaam verkeer. Daar waar de Parklaan bestaande groenstructuren met natuurwaarden doorsnijdt, worden maatregelen genomen om de structuren en verbindingen in stand te houden of te compenseren.

De Parklaan is onderdeel van de Kennisas Ede-Wageningen; een brede zone van het station Ede-Wageningen tot de binnenstad van Wageningen die ruimtelijk met elkaar wordt verbonden door de Nijenoord Alle, de N781 en de Parklaan. Bij landschappelijke inpassing van de Parklaan wordt afstemming gezocht met de ontwerpen van andere delen van kennisas.

Het Functioneel Ontwerp zal verder (civiel)technisch worden uitgewerkt in een Definitief Ontwerp en juridisch geborgd worden in voorliggend bestemmingsplan, waarna de aanbesteding en realisatie van de Parklaan kan starten.



Afbeelding 2: Verbeelding bestemmingsplan met functioneel ontwerp Parklaan Noordelijk deel in rood



Afbeelding 3: Verbeelding bestemmingsplan met functioneel ontwerp Parklaan Zuidelijk deel in rood

2.2. Optimalisaties ten opzichte van het Functioneel Ontwerp Parklaan

Naar aanleiding van de behandeling van het Functioneel Ontwerp in de Gemeenteraad en milieuonderzoeken die nodig zijn voor het vorige en het huidige bestemmingsplan Parklaan, is het ontwerp van de Parklaan op een aantal plaatsen geoptimaliseerd. Deze optimalisaties passen binnen de kaders van het Functioneel Ontwerp Parklaan of besluitvorming die daarna in de gemeenteraad heeft plaats gevonden en behoeven dus geen nieuwe besluitvorming in de gemeenteraad.

2.2.1. De aansluiting van de Maanderdijk

Tijdens de behandeling van het FO Parklaan in de Gemeenteraad is door het college de toezegging gedaan dat de Maanderdijk aangesloten wordt op of nabij de kruising bij de Poortwachter. De in het FO Parklaan gepresenteerde oplossing hiervoor bleek vanwege verkeersonveiligheid niet acceptabel voor Rijkswaterstaat.

In overleg met Rijkswaterstaat en de Provincie is tot een alternatief gekomen, waarbij de Maanderdijk door middel van een tunnel onder de nieuwe op- en afrit van de A12 wordt aangesloten op de Parklaan ter hoogte van de carpoolplaats alhier. Deze wijziging was al opgenomen in het bestemmingsplan Parklaan dat in september 2012 werd vastgesteld door de gemeenteraad.

2.2.2. Geen ruimtebeslag op Landgoed Hoekelum door verplaatsing Theehuis

In het Functioneel Ontwerp had de Parklaan bij Landgoed Hoekelum een totale breedte van ongeveer 30 meter. Hierdoor was een ongeveer 11 meter brede strook grond nodig van landgoed Hoekelum, ten oosten van de huidige Edeseweg. In het vorige bestemmingsplan voor de Parklaan was het ruimtebeslag van de Parklaan op landgoed Hoekelum al geoptimaliseerd tot een strook van 5,5 meter breed.

De gemeenteraad heeft in november 2013 besloten om het theehuis bij het Landgoed Hoekelum aan de westzijde van de Edeseweg een tiental meters naar achteren te verplaatsen, zodat de Edeseweg verbreed kan worden zonder dat hiervoor grond nodig is van het landgoed Hoekelum.

Ten opzichte van de huidige ligging van de Edeseweg schuift hiermee de westelijke rijbaan van de Parklaan in de nieuwe situatie ongeveer een meter op naar het westen. De extra ruimte die beschikbaar komt door het verplaatsen van het theehuis, wordt met name benut voor een goede

inpassing van het tweerichtingen fietspad en het aanleggen van brede, groene bermen. In overleg met het Geldersch Landschap is afgesproken dat het landgoed Hoekelum voor auto's vooral toegankelijk zal worden via de zuidelijk entree van het landgoed. De huidige hoofdingang van het landgoed tegenover het theehuis is straks voor motorvoertuigen alleen vanuit het zuiden te benaderen.

2.2.3. Verbreding fietspad Edeseweg

Naar aanleiding van veel zienswijzen over de breedte van het fietspad langs de Edeseweg bij het vorige bestemmingsplan Parklaan in 2012 is het ontwerp van de Parklaan aangepast. Het tweerichtingenfietspad langs de Edeseweg tussen de Zandlaan en het viaduct onder de A12 zal 4,5 meter breed worden.

2.2.4. Realisatie 'knip' tussen de Sysseltselaan en de Ceelman van Ommerenweg

Naar aanleiding van een aantal zienswijzen op het vorige bestemmingsplan Parklaan is een verkeerskundige 'knip' aangebracht tussen de Sysseltselaan en de Ceelman van Ommerenweg. Dit deel van de Nieuwe Kazernelaan wordt na realisatie van de Parklaan een fietspad. Hierdoor is straks het niet meer mogelijk om met motorvoertuigen ter hoogte van de Sysseltselaan en de Ceelman van Ommerenweg over de Nieuwe Kazernelaan te rijden.

2.2.5. Het bosje bij de Stevinkazerne

Tijdens de behandeling van het Functioneel Ontwerp Parklaan in de gemeenteraad van 30 juni 2011 heeft de fractie van de ChristenUnie een motie ingediend waarin het college werd gevraagd te onderzoeken of het mogelijk is het bosje van de Stevinkazerne te sparen. Het college heeft hierop de toezegging gedaan om hier de uitgangspunten van het Functioneel Ontwerp ter hoogte van de bosstrook bij de Stevinkazerne opnieuw te onderzoeken ten gunste van een maximaal mogelijk behoud van het bosje.

In totaal is er in het Functioneel Ontwerp Parklaan ter hoogte van het bosje een strook van ongeveer 50 meter breed aangehouden naast de Nieuwe Kazernelaan, waarin de Parklaan landschappelijk wordt ingepast. Ten zuiden van deze strook worden in de toekomst kavels uitgegeven ten bate van woningbouw.

De Parklaan ligt in het Functioneel Ontwerp precies in het midden van de strook van 50 meter bos. Om meer van het bosje te kunnen sparen, moet de strook waarin de Parklaan ligt breder worden. Dit kan alleen door de plangrens van de Parklaan op te schuiven richting de Stevinkazerne. Dit zou betekenen dat er minder ruimte is om kavels uit te geven voor woningbouw. Deze meters zijn uiteraard reeds opgenomen als inkomsten in de grondexploitatie van de Kazerneterreinen. Schuiven van de Parklaan over de uitgeefbare kavels levert een financieel nadeel op voor de gemeente. Bij de besluitvorming over het vorige bestemmingsplan Parklaan is bepaald dat het verruimen van het plangebied van de Parklaan met drie meter een acceptabel nadeel voor de grondexploitatie op levert. Om de Parklaan evenwichtig in te passen tussen de oude en de nieuwe wijk, is daarbij bepaald dat de Parklaan zelf 1,5 meter wordt opgeschoven. Zo wordt er aan beide kanten van de Parklaan 1,5 meter groenstrook bespaard.

Daarnaast kan de Parklaan geoptimaliseerd worden binnen de groenstrook. Hierbij is van belang dat het verzoek om het sparen van het bosje in eerste instantie kwam van bewoners die wonen grenzend aan de Nieuwe Kazernelaan. De bosstrook tussen de Parklaan en de Nieuwe Kazernelaan is in het functioneel ontwerp nu 4 tot 10 meter breed, afhankelijk van de ligging. Op termijn zal deze bosstrook breder worden, als meer groen wordt aangepland tussen de Nieuwe Kazernelaan en de Parklaan en op de nieuwe geluidswal langs de Parklaan.

Om het bosje tussen de Parklaan en de Nieuwe Kazernelaan meer volume te geven, zoals gewenst door een aantal bewoners, zou de Parklaan moeten opschuiven richting Kazerneterreinen. Daarmee ligt de Parklaan echter niet meer in het midden van de bosstrook. Een te smalle ruimte tussen de Parklaan en de nieuwe kavels op de Stevinkazerne betekent dat het hier lastig is een bosje te creëren met voldoende volume om de Parklaan af te schermen van de toekomstige woningen op de Stevinkazerne. Door hier het fietspad hier echter slim in te passen is het mogelijk om de Parklaan drie meter op te schuiven. In het voorliggende bestemmingsplan ligt de Parklaan daarom in totaal 4,5 meter verder van de Nieuwe Kazernelaan dan in het oorspronkelijke Functioneel Ontwerp.

2.2.6. Rotonde bij de N224

Het Functioneel Ontwerp gaat uit van een rotonde met vijf poten, zodat de Parklaan, de Arnhemseweg, de N224 en de weg naar de parkeerplaats in het Edesebos allemaal rechtstreeks aangesloten zouden worden op de rotonde. De Provincie Gelderland is als wegbeheerder van de N224 en de rotonde geen voorstander van een rotonde met 5 poten. Daarom is voor het voorliggende bestemmingsplan gekozen voor een rotonde met 4 poten, waarbij de Arnhemseweg is aangesloten op de rotonde via de kruising van de Parklaan met de Buurtmeesterweg.

Door de nieuwe rotonde dicht bij de huidige rotonde te leggen, is het mogelijk om de huidige aansluiting naar de parkeerplaats in het Edesebos te handhaven. Daardoor is het plangebied van de Parklaan hier kleiner dan in het bestemmingsplan dat in september 2012 door de gemeenteraad was vastgesteld.

2.2.7. Diverse aanpassingen ten bate van geluidsmaatregelen

Ten bate van voorliggend bestemmingsplan is een onderzoek gedaan naar de gevolgen voor realisatie van de Parklaan voor de geluidsoverlast op woningen. Om geluidsoverlast in de toekomst zoveel mogelijk te voorkomen zijn diverse geluidreducerende maatregelen zoals geluidsarme wegdekken en geluidswallen/-schermen opgenomen in het ontwerp. Deze maatregelen zijn te vinden in het Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Wet geluidhinder ten behoeve van Bestemmingsplan Parklaan, Ede, rapportnummer E14.017.

Een belangrijke wijziging ten opzichte van het Functioneel Ontwerp is te vinden in de buurt van de Berkenlaan. Om hier een geluidsafscherme grondwal met topscherm mogelijk te maken tussen de Parklaan en de Berkenlaan is de Parklaan een aantal meters naar het zuiden verlegd.

2.3. Bestemmingsplan

Op basis van het Functioneel Ontwerp Parklaan en bovengenoemde optimalisaties is voorliggend bestemmingsplan gemaakt. De opzet van dit bestemmingsplan is een ontwikkelingsplan met als doel de aanleg van de Parklaan mogelijk te maken. Dit is op basis van de geldende bestemmingsplannen niet mogelijk. Met voorliggend bestemmingsplan wordt dus een nieuwe juridisch planologisch kader geboden. Het bestemmingsplan Parklaan betreft de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg in Ede-Oost, genaamd Parklaan. De benaming Parklaan doelt op het onderscheid tussen de verschillende bestemmingsplannen die voor deze ontsluitingsweg zijn gemaakt. Parklaan I is door de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State vernietigd. Om de ontsluitingsweg te kunnen realiseren, moet een nieuw bestemmingsplan, te weten Parklaan, worden voorbereid. Het betreft dus geen tweede ontsluitingsweg in Ede-Oost.

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

In dit bestemmingsplan is gekozen voor de bestemmingen: Gemengd, Groen, Verkeer, Tuin en Natuur. Ook zijn er dubbelbestemmingen opgenomen, zoals Waarde-Archeologie en Leiding-Gas en Leiding-Riool. De hoofdfunctie van de Parklaan is een doorgaande verkeersfunctie. Binnen de bestemming Verkeer vallen wegen, obstakelvrije zones, midden- en zijbermen, voet- en fietspaden, ventwegen en sloten. Voetpaden, fietspaden en groenelementen zoals bermen, groenstroken en hagen passen in zowel de bestemming Verkeer als de bestemming Groen. Daarin is een zekere mate van flexibiliteit en uitwisselbaarheid mogelijk. Groenstructuren die van groot belang zijn (ruimtelijk en/of ecologisch) worden als Groen bestemd of krijgen de bestemming Natuur. Deze laatste bestemming is soms nodig om de natuurwaarden veilig te stellen, bijvoorbeeld in het kader van compensatie voor het Gelders Natuur Netwerk (GNN).

2.4. Het plangebied

Het plangebied van de Parklaan is een langgerekt gebied dat strekt van de afrit Ede Wageningen van de A12 bij de Poortwachter in het zuidwesten tot de aansluiting met de N224 in de noordoosthoek. De gronden die nodig zijn voor de aanleg en ruimtelijke inpassing van deze nieuwe weg zijn nog niet allemaal in eigendom van de gemeente. De gemeente zal in overleg treden met de eigenaren van betreffende gronden over de aankoop van deze gronden, en zal eventueel tot onteigening overgaan indien er geen minnelijke verwerving mogelijk blijkt te zijn.

De Parklaan betreft een tracé van circa 5,5 kilometer. In het Functioneel Ontwerp is de Parklaan opgeknipt in zeven wegvakken. Ten behoeve van de leesbaarheid van het bestemmingsplan worden deze wegvakken ook hier als uitgangspunt gehanteerd.

2.4.1. Poortwachter A12 tot Bovenbuurtweg viaduct

Via de Dr. Dreeslaan sluit de Parklaan direct aan op de A12. De huidige zuidelijke op- en afritten worden verplaatst van de oostzijde naar de westzijde van de Dr. Dreeslaan, waarbij de huidige carpoolstrook ontsloten blijft via de Parklaan. In het gebied ten zuiden van de A12 loopt de Parklaan parallel aan de snelweg. De groeninpassing van de aansluiting wordt nader ontworpen.

In overleg met Rijkswaterstaat en de Provincie is besloten de Maanderdijk door middel van een tunnel onder de nieuwe op- en afrit van de A12 aan te sluiten op de Parklaan ter hoogte van de carpoolplaats alhier. De capaciteit van de carpoolplaats zal worden vergroot. Het ontwerp van de nieuwe op- en afritten van de A12 en de kruising van de Parklaan met de Dreeslaan is vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen Rijkswaterstaat en de gemeente Ede.

Waar de Parklaan parallel aan de A12 loopt, wordt deze begeleid door bomen. In dit gebied, dat gekarakteriseerd wordt als Agrarisch Gebied, loopt de Parklaan. De bestaande bomenrij langs de A12 blijft gehandhaafd en ten zuiden van de Parklaan wordt een houtwal aangelegd, passend bij het Hoevenlandschap. De houtwal en de berm hebben een ecologische verbindende functie. In dit wegvak zijn grondaankopen nodig voor de aanleg van de afrit van de A12, de aanleg van de Parklaan, de landschappelijke inpassing en/of geluidwerende voorzieningen. De gemeente heeft een deel van deze gronden reeds aangekocht en blijft in overleg met de overige grondeigenaren.

De maximum snelheid op de Parklaan is hier 80 km/uur. Deze snelheid stelt eisen aan de inrichting van de weg met obstakelvrije bermen van 4,5 meter breed. Het bestemmingsplan hanteert voor de op- en afritten en aansluiting op de Dr. Willem Dreeslaan uitsluitend de bestemming Verkeer. Op het wegvak tussen de Poortwachter en Bovenbuurtweg is de verkeersbestemming 21 meter breed ten behoeve van de rijweg, obstakelvrije bermen en de afwateringssloot aan de zuidzijde van de Parklaan. Aan weerszijden ligt de groenbestemming, waarbinnen de sloten, bermen en houtwallen mogelijk zijn. Geluidwerende voorzieningen kunnen worden gerealiseerd tot een maximale hoogte van 3 meter.

2.4.2. Bovenbuurtweg viaduct tot onderdoorgang A12

Rijkswaterstaat gaat de A12 tussen Ede en knooppunt Grijsoord verbreden. In deze plannen wordt uitgegaan van een onderdoorgang onder de A12 zodat de Parklaan direct vanaf de Edeseweg is aangesloten op het gebied ten zuiden van de A12. In dit gebied, dat gekarakteriseerd wordt als Agrarisch Gebied, loopt de Parklaan parallel aan de snelweg tot aan de Poortwachter. De afstand tussen de A12 en Parklaan wordt zo smal mogelijk gehouden ten behoeve van een zo groot mogelijke afstand tot de bestaande woningen. De woning aan de Bovenbuurtweg 39 conflicteert met de Parklaan en de groene inpassing van de weg. Deze woning heeft gemeente dan ook in 2010 aangekocht en wordt in het bestemmingsplan wegbestemd. Door de aanleg van een aarden wal en aanplant van bosplantsoen in combinatie met schermen ter hoogte van een aantal geluidsbelaste woningen is er vanuit de omgeving minder zicht op de Parklaan en A12. De beplanting draagt bij aan de ecologische en landschappelijke waarde van deze zogenaamde Groene Wig tussen de kernen van Ede en Bennekom.

Het Bovenbuurtwegviaduct is bij de eerdere verbreding van de A12 al aangepast. De hellingbaan naar het viaduct moet aansluiten op de Bovenbuurtweg met een minimaal effect voor aanliggende huizen. De rijbaan van de Parklaan wordt ingedeeld met één rijbaan van twee rijstroken, waarop 80 km/uur mag worden gereden. Fiets- en voetgangersvoorzieningen zijn hier niet voorzien. De verkeersbestemming is hier 16,50 meter breed t.b.v. de rijweg en obstakelvrije bermen. Aan weerszijden ligt de groenbestemming, waarbinnen onder andere bermen, houtwallen en taluds mogelijk zijn. Geluidwerende voorzieningen kunnen worden gerealiseerd tot een maximale hoogte van 4,5 meter. Vanwege de hoge archeologische verwachtingen geldt hier een dubbelbestemming Waarde-Archeologie.

In dit wegvak zijn grondaankopen nodig voor de aanleg van de Parklaan, de landschappelijke inpassing en/of geluidwerende voorzieningen. Een deel van de grond is inmiddels aangekocht. De gemeente blijft over de inpassing van de particuliere gronden in overleg met betreffende eigenaren.

2.4.3. Onderdoorgang A12 tot Horalaan

De Hoekelumse Eng en het Landgoed Hoekelum zijn kenmerkend voor dit deelgebied. De Hoekelumse Eng maakt van oorsprong onderdeel uit van het landgoed Hoekelum. Het landgoed Hoekelum heeft cultuurhistorische waarden en heeft een rijksmonumentale status. De eng ligt hoger dan de omgeving en dat wordt inzichtelijk gemaakt door de insnijding die de Parklaan hier veroorzaakt. Vanaf de onderdoorgang onder de A12 is er vrij zicht op het landgoed Hoekelum. De Parklaan loopt ter hoogte van de Edeseweg gedeeltelijk over een smalle strook grond die bij het landgoed hoort. Hierover wordt met eigenaar het Geldersch Landschap overlegd en zullen ook gronden verworven moeten worden.

De ecologische waarden in dit gebied zijn groot. Even ten noorden van de Hoekelumse Eng ligt een bosperceel dat onderdeel uitmaakt van het Gelders Natuurnetwerk (GNN). De oostzijde van de Edeseweg is onderdeel van het Natura2000 gebied de Veluwe. Bestaande en nieuwe bomen in de toekomstige middenberm hebben een hop-over functie.

De inpassing van de Parklaan ter hoogte van de Hoekelumse Eng is conform het 'Landschapsplan Groen wig Ede – Bennekom. Door de inpassing met bos en natuurweide wordt het GNN gecompenseerd en de ecologische verbindingstussfunctie tussen de Veluwe en het Binnenveld blijft behouden/wordt verbeterd.

Ten behoeve van de ecologische verbinding van de Veluwe naar het Binnenveld worden drie faunabuizen aangelegd, die de Veluwe en de GNN-bosstrook verbindt met de groenstructuur langs de A12. Onder de A12 ligt al een faunabuis.

Op dit moment rijden er ruim 15.000 motorvoertuigen per werkdag over de Edeseweg. Na realisatie van Veluwse Poort en de Parklaan zullen dat er naar verwachting ruim 27.000 zijn. Dit betekent dat de huidige twee rijstroken onvoldoende capaciteit hebben om congestie in de spits te voorkomen. De Edeseweg wordt daarom met twee rijbanen van elk twee rijstroken aangelegd. De maximum snelheid is 80 km/uur. Fietsers kunnen gebruik gaan maken van een 4,5 meter breed tweerichtingenfietspad aan de westzijde van de Parklaan. Om dit fietspad, vier rijstroken en groene (tussen) bermen mogelijk te maken is een totale breedte van ongeveer 30 meter nodig. In de huidige situatie is ongeveer 20 meter beschikbaar. In het voorliggende bestemmingsplan wordt de bestemming verkeer op dit deel van de Edeseweg verbreed. Om realisatie van het fietspad mogelijk te maken, is het nodig het theehuis bij het landgoed Hoekelum te verplaatsen. Met de eigenaar van het theehuis is hierover overeenstemming.

De voorgestelde fietstunnel ter hoogte van Hoekelum is een verbetering voor het comfort en de veiligheid van het fietsverkeer op de route Ede-Bennekom-Wageningen. De fietstunnel maakt onderdeel uit van de provinciale fietssnelroute station Ede-Wageningen-Wageningen UR en verbetert de stedelijke bereikbaarheid van Ede. Maatregelen in Bennekom voor een verdere verbetering van het comfort en de veiligheid vallen buiten de scope van dit project, maar worden wel onderzocht. Vanuit het project Parklaan wordt er in ieder geval voor gezorgd dat fietsers in Bennekom makkelijk van de westzijde naar de Edeseweg naar de oostzijde en terug kunnen komen.

Het sportpark Hoekelum krijgt een nieuwe toegangsweg vanaf de Parklaan. De bestaande toegangsweg Sportparkweg komt hiermee te vervallen voor autoverkeer. Afwatering vindt plaats in de berm en via waterinfiltratie in de bosstrook tegen de A12. In het aangrenzende bestemmingsplan Kenniscampus Zandlaan Ede is binnen de bestemming Groen rekening gehouden met de waterberging ten behoeve van de aanleg van de Parklaan. Het bestemmingsplan Kenniscampus is in december 2011 vastgesteld door de gemeenteraad van Ede.

De verkeersbestemming varieert hier in breedte en biedt voldoende ruimte aan de rijbanen, die al dan niet gescheiden zijn door een middenberm. Ook is in deze bestemming het dubbelzijdige fietspad mogelijk. Het fietspad zal onder de Parklaan doorgaan. De hellingbanen en keerwanden die hiervoor nodig zijn, worden in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt binnen de bestemming Verkeer.

De bermen en graszones hebben de bestemming Groen. Voor de ecologisch waardevolle gronden (bestaande GNN en nieuwe natuur vanwege compensatieverplichting) wordt de bestemming Natuur gebruikt. Vanwege de hogere archeologische verwachtingen geldt hier ook een dubbelbestemming Waarde-Archeologie.

2.4.4. Horalaan tot Emmalaan

Dit wegvak wordt gekarakteriseerd als entree van Ede; de overgang van bosrijk naar stedelijk gebied waarbij de bebouwing langs de Parklaan steeds intensiever wordt. Het bord bebouwde kom staat straks voor de kruising van de Edeseweg met de Horalaan/Zandlaan. Op dit gedeelte mag maximaal 50 km/uur gereden worden. Het huidige wegprofiel wordt uitgebreid tot twee rijbanen met elk twee rijstroken. De huidige zijberm aan de oostzijde van de Bennekomseweg wordt de nieuwe middenberm, waarbij een groot deel van de huidige bomen gehandhaafd blijft. Voor de woningen aan de westzijde van de Bennekomseweg wordt een ventweg aangelegd die uitgevoerd wordt als fietsstraat voor fietsers in twee richtingen. Tussen het Enka-terrein en Horalaan komt het tweerichtingenfietspad aan de westzijde en tussen de Badweg en Enka komt een eenrichtingenfietspad aan de oostzijde. De huidige aansluiting van de Reehorsterweg op de Bennekomseweg wordt afgesloten voor autoverkeer. Ter hoogte van de Reehorsterweg komt een T-kruising voor het verkeer van en naar het Enka-terrein. Deze wordt voorzien van verkeerslichten. Deze kruising is ook geschikt om de toegang naar de Reehorst op aan te sluiten. Deze mogelijke nieuwe toegang valt niet onder het project Parklaan. De aansluiting met de Zandlaan, als entree naar de Kenniscampus Ede, valt ook binnen de plangrens van dit bestemmingsplan. De rotonde bij de Horalaan/Zandlaan wordt omgevormd tot een kruising met verkeerslichten. De afwatering gebeurt via trottoirkolken naar het rioolstelsel.

Op het volledige ruimtebeslag van de Parklaan, met rijwegen, middenberm, ventweg, hagen, fiets- en voetpaden is de bestemming Verkeer van toepassing, met uitzondering van de groenstrook nabij De Reehorst en Emmalaan. Deze heeft de bestemming Groen.

2.4.5. Emmalaan tot Klinkenbergerweg

Dit wegvak, met een snelheidsregime van 50 km/uur, loopt via het bestaande wegprofiel door de Albertstunnel onder het spoor en moet het nieuwe stationsgebied optimaal ontsluiten. De Parklaan heeft een rijbaanindeling van twee rijbanen, elk met twee rijstroken en een middenberm. Het fietsverkeer kan gebruik gaan maken van de eenrichtingenfietspaden aan weerszijden van de Parklaan. Kruispunten worden geregeld met verkeerslichten. De inpassing van de Parklaan wordt hier gekarakteriseerd als stadspark. Bij deze stedelijke sfeer komen een passende boomstructuur, eenduidige vormgeving van hoogteverschillen en brede zijbermen. Aan de noordzijde van de Albertstunnel komt de Parklaan in een stedelijke parkachtige setting in een hoofdzakelijk nieuw te ontwikkelen gebied. De monumentale Maurits en Friso gebouwen krijgen een groene plint passend bij het parkachtige karakter.

De afwatering vindt plaats via trottoirkolken en infiltratie in groene ruimte tussen Berkenlaan en Parklaan door landschappelijk gevormde laagte en ondergrondse infiltratie in parkzone voor de monumentale bebouwing.

Voor de rijwegen, bermen, fietspaden, keerwanden en hellingbanen geldt de bestemming Verkeer. Ook muurtjes, zitranden en hagen worden toegepast en mogelijk gemaakt om hoogteverschillen vorm te geven. De brede zijberm met bomen aan de zuidzijde van het spoor kunnen in de groenbestemming gehandhaafd blijven en/of een nieuwe inrichting krijgen passend bij het stedelijk karakter van een stationsgebied.

2.4.6. Klinkenbergerweg tot Sysselelaan

Hier takt de nieuwe Parklaan (50 km/uur) aan op de bestaande Klinkenbergerweg. De kruising met de Klinkenbergerweg wordt met verkeerslichten geregeld. Vanaf dit kruispunt komt de Parklaan op het grondgebied van de Kazerneterreinen te liggen. De Parklaan heeft hier het karakter van een 'bosstraat'. De weg leidt door grote stukken groen en overbrugt significante hoogteverschillen. Hier is sprake van het toevoegen van een nieuwe weg. De Parklaan wordt aangelegd met een rijbaanindeling van twee rijbanen, elk met één rijstrook. De met bomen beplante middenberm en zijbermen variëren in breedte. Het fietsverkeer kan aan de noordzijde gebruik gaan maken van een tweerichtingenfietspad. Aan de zuidzijde is dit soms in één richting en elders in twee richtingen. De bestemming verkeer is vrij breed in dit wegvak en beslaat de Parklaan van zijkant fietspad tot zijkant fietspad, en alle wegonderdelen daartussen.

Bestaande hoogteverschillen worden zoveel mogelijk benut en worden zichtbaar in de midden- en zijbermen. Met de landschappelijke inpassing moet rekening worden gehouden met zicht op de monumentale ensembles van de naastgelegen Beeckman en Maurits Kazerne.

De groenstructuren aan weerszijden van de Parklaan zijn van ecologische betekenis. Ze verbinden de stadsecologische structuur met de Veluwe. Via de bermen worden de groenstructuren aan weerszijde van de weg met elkaar verbonden. In de middenberm worden bomen aangeplant als 'hop-over' voor diverse diersoorten, waaronder een aantal vleermuissoorten en onder de Parklaan wordt ter hoogte van het bosperceel een faunabuis voor kleine dieren aangelegd. Voor de zijbermen is de bestemming groen gebruikt.

De Parklaan snijdt door een monumentale bomenstructuur gelegen op de Maurits Zuid en gaat langs monumentale boomstructuren op de Maurits Noord en de Simon Stevin. Ter hoogte van de Berkenlaan wordt een geluidswal met scherm gerealiseerd om geluidsoverlast van de Parklaan op de woningen aan de Berkenlaan te beperken. Ter hoogte van het PMT gebouw en de portierswoning (die beiden buiten dit plan vallen en bij de ontwikkeling van de Kazerneterreinen worden betrokken) wordt de Parklaan gekruist door de recreatieve fietsverbinding in het verlengde van Kazernelaan naar de Veluwe. Ook in het verlengde van de Eikenlaan gaat een recreatieve fietsverbinding naar de Veluwe.

De bestaande Nieuwe Kazernelaan blijft behouden en wordt ingericht als 30 km/uur weg binnen de bestemming Verkeer-verblijfsgebied. Tussen de Ceelman van Ommerenweg en de Sysseletselaan wordt de Nieuwe Kazernelaan alleen toegankelijk voor fietser en voetgangers.

De verkeerscirculatie in Ede-Oost zal veranderen doordat de Nieuwe Kazernelaan niet meer een doorgaande weg is en niet alle straten die uitkomen op de huidige Nieuwe Kazernelaan straks een aansluiting hebben op de Parklaan. Met name de verkeerscirculatie rond de basisscholen is hierdoor een aandachtspunt. Om deze verkeerscirculatie te verbeteren, zal de huidige fietsverbinding tussen de Generaal Spoorlaan en de Eikenlaan (daar waar de busjes voor de Regenboogschool staan te wachten) worden geherprofileerd tot een volwaardige weg in één richting. Deze herprofilering past reeds in het huidige bestemmingsplan.

2.4.7. Sysseletselaan tot N224

De bestaande Nieuwe Kazernelaan blijft behouden en wordt ingericht als 30 km/uur weg binnen de bestemming Verkeer-verblijfsgebied. De Parklaan (50 km/uur-weg) zal ten zuiden van de Nieuwe Kazernelaan worden aangelegd met een rijbaanindeling van twee rijbanen, elk met één rijstrook, en deels een middenberm. En met in breedte variërende en met bomen beplante zijbermen. De Parklaan ligt hier vier en een halve meter zuidelijker dan in het Functioneel Ontwerp Parklaan, ten bate van een grotere groene buffer tussen de Nieuwe Kazernelaan en de Parklaan. Het fietsverkeer kan in twee richtingen gebruik gaan maken van de Nieuwe Kazernelaan, en aan de oostzijde van een eenrichtingsfietspad tot aan de entree van de Simon Stevin. Het gedeelte tussen de Simon Stevin en de aansluiting met de N224 krijgt een tweerichtingenfietspad. De Parklaan zal hier aansluiten op de N224 middels een rotonde. De bestaande weg in noordelijke richting ten bate van een parkeerplaats blijft vooralsnog behouden, en is bestemd met Verkeer. De natuurwaarden ter plaatse komen daarmee niet in het geding.

De Parklaan krijgt hier een bosrijk karakter. De ligging van de Parklaan is zo gekozen dat het landschappelijk kan worden ingepast in het bestaande bosje.

De groenstructuren aan weerszijden van de Parklaan zijn van ecologische betekenis. Ze verbinden de stadsecologische structuur met de Veluwe. Via de bermen worden bestaande met de nieuwe groenstructuren verbonden. De Sysseletselaan vormt een potentiële migratieroute voor vleermuizen. Daarom is het zoveel mogelijk behouden van bomen ter hoogte van de Sysseletselaan van belang. De cultuurhistorische waarde van de Sysseletselaan wordt daarnaast ook gerespecteerd door zoveel mogelijk bomen van de Sysseletselaan te handhaven en de doorsnijdingen zo kort mogelijk te houden. Het bestemmingsplan houdt hiermee rekening door een vrij brede bestemming Verkeer. Het is niet de bedoeling deze volledige breedte te benutten voor de aanleg van de weg en fietspaden. Het biedt wel de planologische ruimte om de weg en het fietspad zo aan te leggen dat het voor de bestaande bomen het meest gunstigst is door de bomenrij te doorsnijden daar waar de bomen een lagere toekomstverwachting hebben. Binnen de bestemming Verkeer is groenbehoud en groenaanleg ook mogelijk. Met deze wijze van bestemmen wordt enige mate van flexibiliteit geboden.

Voor het noordelijk deel van de Parklaan zijn in de fase van planvorming voor het Functioneel Ontwerp Parklaan diverse alternatieven onderzocht voor een ongelijkvloerse kruising met de monumentale Sysseletselaan en de verdiepte ligging van de Parklaan. De landschappelijke impact van een verdiepte ligging bleek echter erg groot. Veel bomen zouden moeten worden gekapt. Een

verdiepte ligging is ook niet noodzakelijk om een goede doorstroming van het autoverkeer en verkeersveilige oversteken voor het langzaam verkeer te bereiken en is daarnaast een erg dure oplossing. De afwatering vindt plaats in de greppel naast de weg.

2.5. Ontwikkelingen in de directe nabijheid van het plangebied

2.5.1. Verbreding A12

Rijkswaterstaat bereidt een verbreding van het weggedeelte A12 Ede - Grijsoord in beide richtingen van 2x2 naar 2x3 rijstroken met vluchtstroken in beide richtingen voor. Met de wegverbreding verbetert de doorstroming van het verkeer op dit traject, de veiligheid en de bereikbaarheid van de regio. Hiervoor is inmiddels het Tracébesluit A12 Ede – Grijsoord onherroepelijk. In 2016 is de wegverbreding A12 Ede - Grijsoord volgens de huidige planning gereed.

De wegverbreding A12 Ede – Grijsoord omvat onder meer een verbreding/verlenging van zeven viaducten/onderdoorgangen voor lokale wegen. Deze krijgen met het oog op sociale veiligheid een lichte kleur. Daarnaast wordt de weg zorgvuldig ingepast in het landschap ter hoogte van de Veluwe. Een van de maatregelen is om geen verlichting te plaatsen langs de te verbrede weg en zo min mogelijk ruimte te gebruiken voor de verbreding van de snelweg. Over het hele traject krijgt de weg een geluidsreducerend wegdek in de vorm van tweelaags ZOAB. Dit om hinder voor mens en dier zoveel mogelijk te beperken. Ter hoogte van de aansluiting Ede-Wageningen wordt aan de noordzijde van de weg een geluidscherm geplaatst.

De verbreding van de A12 valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan Parklaan. Vanuit het oogpunt van fasering en realisatie vindt afstemming tussen beide projecten plaats vanwege onder andere de onderdoorgang van de A12 ter hoogte van de Hoekelumsebrinkweg.

2.5.2. Ontwikkeling Kazerneterreinen

Voor deze ontwikkeling heeft de gemeenteraad op 25 april 2013 het bestemmingsplan ede, Kazerneterreinen vastgesteld. De herontwikkeling van de kazerneterreinen geeft vorm aan een bijzondere woon-, werk- en leefomgeving. Een omgeving waar Ede en de Veluwe elkaar ontmoeten. Rust, natuur en historie vormen belangrijke kenmerken van wonen en werken op de voormalig militaire complexen. De Parklaan wordt de belangrijkste ontsluitingsweg voor het autoverkeer van en naar de kazerneterreinen.

De vormgeving en inpassing van de Parklaan en de herontwikkeling van de kazerneterreinen raken elkaar. Groengebieden op de kazerneterreinen zijn van wezenlijk belang voor de ruimtelijke belevingskwaliteit en identiteit van de Parklaan. Maar andersom geldt ook dat de vormgeving en inpassing van de Parklaan de beleving van de herontwikkeling van de kazerne terreinen raakt. Vanuit de Parklaan worden eisen gesteld aan de stedenbouwkundige invulling van de kazerneterreinen. Aandachtspunt is bijvoorbeeld het groengebied tussen de Maurits Noord en Zuid (in wegvak Klinkenbergerweg - Sysseletselaan).

2.5.3. Stationsomgeving

Het station en de stationsomgeving zijn een integraal onderdeel van de ontwikkeling van Veluwe Poort. De plannen voorzien ondermeer in het verplaatsen van zowel het station met bijbehorende functies als het busstation naar de zuidkant van het spoor ten oosten van Bennekomseweg. Dit zorgt voor een snellere aanlanding van de Valleilijn als belangrijkste Hoogwaardig Openbaar Vervoer - as. Alle bussen maken gebruik van kruising Emmalaan/ Badweg/ Bennekomseweg. Aan de zuidzijde van het station komt een P+R voorziening. Behalve voor openbaar vervoer is het station ook een uiterst belangrijke bestemming voor fietsers. Directe fietsverbindingen naar het station die aansluiten op het lokale en regionale (recreatieve) fietsnetwerk zijn dan ook wezenlijk. De fietsparkeervoorzieningen zullen voornamelijk aan de westzijde van de Bennekomseweg worden gerealiseerd. Dit betekent dat er direct logische verbindingen naar de fietsenstallingen moeten worden gerealiseerd. De Parklaan loopt via het bestaande wegprofiel door de Albertstunnel en zal de nieuwe stationsomgeving optimaal ontsluiten.

2.5.4. Kop van de Parkweg

Voor de herstructurering van deze locatie ten zuidwesten van de stationsomgeving heeft de gemeenteraad op 22 maart 2012 het bestemmingsplan Kop van de Parkweg vastgesteld met als doel om de ruimtelijke en stedenbouwkundige kaders voor de verdere planuitwerking van de Kop van de

Parkweg vast te leggen. De ambitie is de Kop van de Parkweg te transformeren naar een levendig en gemengd gebied waarin gewoond, gewerkt, gewinkeld en uitgegaan wordt en waar het prettig is te verblijven. Daarbij is een fasegewijze aanpak voorgestaan, waarbij ieder deelgebied zich zelfstandig kan ontwikkelen. Voor deze locatie is inmiddels een bestemmingsplan in procedure.

2.5.5. Enka

Op het voormalige fabrieksterrein Enka wordt de wijk Enka ontwikkeld. Enka zal gaan voorzien in circa 1400 woningen en enkele maatschappelijk gerelateerde voorzieningen. De Parklaan wordt de ontsluitingsweg voor autoverkeer van en naar Enka. Het gemotoriseerd verkeer wordt op een tweetal punten ontsloten op de Parklaan. De noordelijke ontsluiting (ter hoogte van de huidige Badweg) is tevens de ontsluiting van de te ontwikkelen stationsomgeving (stationsplein, busstation, Kiss&Ride, P+R, werklocaties etc.). De zuidelijke ontsluiting wordt een nieuwe aansluiting op de Parklaan ter hoogte van de huidige Reehorsterweg. Voor de locatie Enka is sinds 2009 een nieuw bestemmingsplan in werking en zijn de eerste uitwerkingsplannen inmiddels vastgesteld.

2.5.6. Kenniscampus Zandlaan

Negen organisaties - zes onderwijsinstellingen, twee woningbouwcorporaties en de gemeente - hebben de handen ineen geslagen om rond de Zandlaan een hoogwaardige Kenniscampus te ontwikkelen. De ambitie is om een Kenniscampus te ontwikkelen met een hoogwaardig en goed aansluitend onderwijs- en kennisaanbod in een aantrekkelijke omgeving. De Kenniscampus Ede krijgt in de toekomst een regionale uitstraling voor 12.000 scholieren en studenten. De verwachting is dat dit aantal kan doorgroeien naar 14.000.

Het gebied van de Kenniscampus Ede is de komende jaren volop in ontwikkeling. Hierbij zijn te noemen de nieuwbouw van studentenhuisvesting, investeringen in de inrichting van de buitenruimte en de infrastructuur, de nieuwbouw van het VMBO, uitbreiding Christelijke Hogeschool Ede, de aanleg van sportvelden en de revitalisering van het hostel/restaurant door PTC+. Dit betreft investeringen, die in de periode 2011-2014 (looptijd Programmaplan Kenniscampus) hun beslag gaan krijgen. De aanleg van de Parklaan is van groot belang voor de Kenniscampus, omdat de bereikbaarheid van het gebied hierdoor sterk zal verbeteren. Voor het gebied Kenniscampus Zandlaan Ede is eind 2011 een bestemmingsplan vastgesteld.

2.5.7. ENKA-terrein, De Fietser, Westhal

Een grote fietsfabrikant uit Nederland wil in de Westhal op het ENKA-terrein een recreatieve voorziening realiseren waarin het onderwerp fietsen centraal staat. De ontwikkeling van deze fietsbeleving vraagt om een nieuwe planologische basis.

Het plangebied wordt begrensd door de Enkalaan in het zuiden en de Dr. Hartogsweg in het noorden en bevat in essentie de monumentale Westhal, het Poortgebouw en het EHBO-gebouw van de oude ENKA-fabrieken inclusief de directe omgeving. Op dit moment staan de Westhal en het EHBO-gebouw leeg en wordt regelmatig gebruikt voor tijdelijke activiteiten. In het Poortgebouw zijn een aantal tijdelijke (kantoor)functies ondergebracht. Het nieuwe bestemmingsplan biedt de juridische planologische basis voor een fietsexperience center in de Westhal en nog een groot aantal andere functies. Het bestemmingsplan is door de gemeenteraad vastgesteld op 11 december 2014. Via een nog nieuw aan te leggen weg zal de Westhal worden ontsloten op de Parklaan.

2.5.8. Woningbouw Baron van Wassenaerpark

Het gebied waar dit plan over gaat, ligt in Bennekom ten oosten van de Edeseweg en ten zuiden van de rijksweg A12. Voor het gebied is al eerder een bestemmingsplan opgesteld. Vanwege de gewijzigde marktomstandigheden sloot het destijds geldende bestemmingsplan Voormalig Terrein Den Hoven, qua woningtypologie niet voldoende aan op vragen vanuit de markt. Om vraag en aanbod beter op elkaar aan te kunnen laten sluiten, is een nieuw bestemmingsplan voorbereid. Er worden geen appartementen meer mogelijk gemaakt, alleen grondgebonden woningen. Hoofdpunt van de nieuwe ontwikkeling is dat in het zuidelijk deel van het Baron van Wassenaerpark wordt aangesloten bij de woonbebouwing met woonstraten van het gebied ten zuiden van het Baron van Wassenaerpark. In het noordelijk deel blijft de typering van bebouwingsblokken in het groen leidend. Van belang is de oriëntatie van de bebouwing op de Edeseweg en de maat van de bebouwing. De Edeseweg is onderdeel van de hoofdstructuur van Bennekom; kenmerkend langs deze weg is de villa-achtige bebouwing op ruime percelen. Het bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad op 27 februari 2014 en is inmiddels onherroepelijk. De nieuwbouwwoningen in de eerste fase zijn reeds in de verkoop gedaan.

2.5.9. De Kennisas Ede-Wageningen

De Kennisas Ede-Wageningen wordt ontwikkeld tot het hart van FoodValley. Er ontstaat een gebied met topkennisinstellingen, bedrijven, congres- en ontmoetingsruimten en eigenzinnige woon- en werkruimten. Deze brede zone van circa 5 kilometer verbindt station Ede-Wageningen met de binnenstad van Wageningen. Ruimtelijk worden de ontwikkelingen rond de Kennisas aan elkaar verbonden door middel van de zogenaamde Kennislaan. De KennisLaan is opgebouwd uit de Nijenoord Allee, de N781, de Edeseweg, de Bennekomseweg, en de Parklaan. Daarmee is een groot deel van de Parklaan een drager voor deze Kennislaan. Dit komt vooral tot uitdrukking bij de groene inrichting van de Parklaan en de landschappelijke inpassing. Deze inrichting zal worden afgestemd op de overige delen van de Kennislaan op de N781 en de Nijenoord Allee.

3. Beleidskader

3.1. Rijksbeleid

3.1.1. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Gemeenten moeten voortaan 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 'Parklaan' is het Barro niet van toepassing.

Een aantal projecten zijn aangekondigd, maar hiervoor moeten nog regels worden opgesteld: Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Electriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Ecologische hoofdstructuur, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied. Voor het onderliggende bestemmingsplan wordt in ieder geval rekening gehouden met de Ecologische hoofdstructuur. Hierover wordt in paragraaf 4.4.3 verder ingegaan.

3.1.2. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 in het Staatsblad gepubliceerd. Deze structuurvisie vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit¹, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving.

In deze structuurvisie schetst het Rijk ambities voor Nederland in 2040. Het geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en vormt de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Het Rijk wil de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk brengen bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven), laat het meer over aan provincies en gemeenten (decentraal, tenzij) en komt 'de gebruiker centraal te staan'. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op 13 nationale belangen. Buiten deze 13 nationale belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

De verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal laat het Rijk over aan de provincies. Daartoe schaft het Rijk het landschapsbeleid af en beperkt het rijks- regimes in het natuurdomein.

Vertrouwen in medeoverheden is de basis voor het bepalen van verantwoordelijkheden, regelgeving en rijksbetrokkenheid. Door hun regionale kennis en onderlinge samenwerkingsverbanden zijn gemeenten en provincies in staat om de opgaven integraal, doeltreffend en met kwaliteit aan te pakken. Provincies, gemeenten en waterschappen hebben voldoende instrumenten in handen om deze taken uit te voeren. De overgang naar de nieuwe rol- en taakverdeling zal het Rijk begeleiden.

De gemeente is de overheid die het dichtst bij de burger staat en zorg draagt voor een veilige en leefbare woon- en werkomgeving. In het ruimtelijk domein gaat het om de ruimtelijke ontwikkeling van stad en platteland in brede zin, waarbij onder meer belangen ten aanzien van mobiliteit, milieu, natuur, water, economie en wonen worden afgewogen.

In de Structuurvisie is als 1 van de 13 nationale belangen in relatie tot de Parklaan benoemd 'een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in

en goed internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren'. Ede bevindt zich in een stedelijke regio met een concentratie van topsectoren 'Agro & Food', 'Creatieve Industrie' en 'Life Sciences & Health'.

Ook is als belang benoemd 'ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten'. Het Rijk streeft hiermee naar een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. In het onderhavige bestemmingsplan is met deze belangen rekening gehouden.

3.1.3. Monumentenwet (1988)

De Monumentenwet regelt onder meer de bescherming van gebouwde rijksmonumenten. Hieraan gerelateerde wetgeving (artikel 2.1 lid 1 onder f *Wabo*) bepaalt dat het verboden is om een rijksmonument zonder, of in afwijking van een omgevingsvergunning, 'af te breken, te verstoren, te verplaatsen of in enig opzicht te wijzigen', dan wel 'te herstellen, te gebruiken of te laten gebruiken op een dusdanige wijze, dat het wordt ontsierd of in gevaar gebracht'. Daarmee zegt deze bepaling, behalve over een wijziging, ook iets over het gebruik van een beschermd rijksmonument. Zo kunnen bepaalde gebruiksvormen bijvoorbeeld onwenselijke gebouwaanpassingen met zich meebrengen, of kunnen onevenredig grote uitbreidingsmogelijkheden tot verstoringen leiden omdat ze onvoldoende ondergeschikt zijn aan het monumentale volume. Om hierop in te spelen dienen gebruiksmogelijkheden en bouwrechten van beschermde monumenten weloverwogen te worden gekozen en terughoudend te worden ingevuld, opdat monumentale waarden ook planologisch worden geborgd. Dit wordt verder uitgewerkt in paragraaf 3.3.9 tot en met 3.3.11. De Monumentenwet is tevens het wettelijk kader voor de bescherming van bekende en te verwachten archeologische waarden en archeologische rijksmonumenten. De doorwerking in dit bestemmingsplan is beschreven hoofdstuk 4.8.

3.1.4. Beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg

In de beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg werkt het rijk enkele tientallen doelen uit voor de modernisering van de monumentenzorg, gegroepeerd rond de volgende drie speerpunten:

- cultuurhistorische belangen meewegen in de ruimtelijke ordening;
- krachtiger en eenvoudiger regelgeving en;
- herbestemmen van monumenten die hun functie verliezen.

Concreet heeft de modernisering geleid tot de aanpassing van het Besluit Ruimtelijke Ordening (Bro) per 1 januari 2012, het uitkomen van de Visie Erfgoed en ruimte en een verandering in de manier van denken: cultureel erfgoed als sturende factor in ruimtelijke ontwikkelingen. Onderdelen van dit nieuwe beleid zijn sinds 2010 ook vastgesteld als gemeentelijk erfgoedbeleid.

3.1.5. Beleidsvisie 'Kiezen voor karakter, visie Erfgoed en ruimte' (2012-2015)

De gemoderniseerde monumentenzorg is ontwikkelings- en gebiedsgericht en benut de instrumenten van ruimtelijke ordening. De Visie erfgoed en ruimte geeft aan hoe het rijk het onroerend cultureel erfgoed borgt in de ruimtelijke ordening, welke prioriteiten het kabinet daarbij stelt en hoe het wil samenwerken met publieke en private partijen. Vanuit een brede erfgoedvisie wordt ingezoomd op de meest actuele en urgente opgaven van nationaal belang. De visie is complementair aan de Structuurvisie infrastructuur en ruimte.

Het rijk kiest vijf prioriteiten voor de komende jaren vijf in zijn gebiedsgerichte erfgoedbeleid:

- Werelderfgoed: samenhang borgen, uitstraling vergroten;
- Eigenheid en veiligheid: zee, kust en rivieren;
- Herbesteding als (stedelijke) gebiedsopgave: focus op groei en krimp;
- Levend landschap: synergie tussen erfgoed, economie, ecologie;
- Wederopbouw: tonen van een tijdperk.

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 en Vasthouden, bergen en afvoeren.

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

De waterparagraaf is verplicht en wordt verder uitgewerkt in hoofdstuk 4.5.

Nationaal Waterplan 2009 - 2015

Het Nationaal Waterplan is het formele rijksplan voor het nationale waterbeleid. In de Waterwet is vastgelegd dat het rijk dit plan eens in de zes jaar opstelt. Het is de opvolger van de Vierde Nota waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan bevat tevens de stroomgebiedbeheerplannen die op grond van de Kaderrichtlijn Water zijn opgesteld. 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 wonen, werken, mobiliteit, recreëren, landschap en natuur, water en milieu in samenhang aan te pakken. Een aandachtspunt voor de kazerneterreinen zijn de hoogteverschillen, de aandacht voor waterberging in samenhang met het gewenste gebruik van de gronden. Dit wordt verder uitgewerkt in hoofdstuk 4.5.

3.1.7. Ecologie/Natuur

De Nederlandse natuur wordt op verschillende wijzen beschermd: de soortenbescherming (Flora- en faunawet), de gebiedsbescherming (Natuurbeschermingswet 1998) en het beleid voor de voormalige Ecologische hoofdstructuur (dit laatst is inmiddels overgegaan in een provinciaal natuurnetwerk, genaamd het Gelders Natuurnetwerk. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 3.2.1 en verder).

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.

Omdat de oude Natuurbeschermingswet uit 1967 niet meer voldeed aan de eisen die internationale verdragen en Europese verordeningen stellen aan natuurbescherming, is in 1998 een nieuwe Natuurbeschermingswet opgesteld die gericht is op de bescherming van gebieden. In deze wet zijn de bepalingen vanuit de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn verwerkt.

De volgende gebieden worden aangewezen en beschermd op grond van de Natuurbeschermingswet:

- Natura 2000-gebieden (Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden)
- Beschermde Natuurmonumenten en
- Wetlands.

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, Landbouw en Innovatie (ELI).

Flora- en faunawet

Sinds 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Het soortenbeleid uit de Vogelrichtlijn van 1979 en de Habitatrichtlijn van 1992 van de Europese Unie is hiermee in de nationale wetgeving verwerkt. Volgens de Flora- en faunawet is het verboden om beschermde planten te verwijderen of te beschadigen, beschermde dieren te doden, te verwonden, te vangen of opzettelijk te verontrusten en voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen te beschadigen. De wetgeving vereist voldoende actuele en gedetailleerde kennis met betrekking tot het voorkomen van beschermde soorten en inzicht in de ingrepen die op deze soorten relevant zijn. Voor de uitvoering van alle ruimtelijke plannen moet worden onderzocht, welke natuurwaarden aanwezig zijn en of er verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet zullen worden overtreden. Een natuurtoets heeft tot doel te voldoen aan deze wetgeving. In hoofdstuk 4.4 wordt verder ingegaan op het aspect Ecologie.

3.2. Provinciaal beleid

3.2.1. Omgevingsvisie Gelderland

De Omgevingsvisie Gelderland is door Provinciale Staten vastgesteld op 9 juli 2014. Voor de Parklaan zijn de volgende thema's van belang:

Food Valley

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 (concept-)Gebiedsagenda 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. Voor de Parklaan is het speerpunt "Mobiliteit en bereikbaarheid" van belang. Dit speerpunt richt zich onder andere op mobiliteitsmanagement en het aanpakken van een aantal knelpunten. Voor de ontwikkeling van Ede-Oost is een goede ontsluiting en doorstroming van het verkeer van belang. In hoofdstuk X is in in dit kader ingegaan op de nut en noodzaak van de aanleg van Parklaan. Er is op het thema van de Food Valley geen belemmering te verwachten voor de aanleg van de Parklaan.

NatuurGelders 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 Natura 2000-doelen in 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.

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.

Omdat het ontwikkelen van nieuwe natuur voor veel bedrijven geen dagelijkse activiteit is, wil de provincie maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat er tijdig compensatie natuur ontwikkeld is of kan worden. Daarmee wordt voorkomen dat investeringen onnodig worden uitgesteld omdat er geen compensatielocatie voorhanden is. Met een actieve rol bij de ontwikkeling van compensatielocaties wordt de samenhang tussen natuurgebieden versterkt.

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 ganzenfoerageergebieden. Enkele weidevogelreservaten maken deel uit van het GNN. Door de samenhang met de aangrenzende en inliggende natuur van het GNN herbergt de GO ook kenmerkende natuurwaarden.

In de Groene Ontwikkelingszone heeft de provincie de volgende doelstellingen:

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

In hoofdstuk 4 van deze toelichting wordt nader ingegaan op het thema GNN en GO.

Landschap

Nationale landschappen

De Natuur van Gelderland, te 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. Samen richten de provincie en partners de aandacht op alle landschappen. Zo ontstaat een aantrekkelijk en beleefbaar Gelders landschap om in te wonen, werken en recreëren. Actuele ontwikkelingen die sterk verweven zijn met het landschap zijn de diversificatie en schaalvergroting van de agrarische sector, transitie naar duurzame energie en de krimp in het buitengebied. Dit zijn provinciale en regionale opgaven waar de provincie met bouwmeesterschap stuurt op realiseren van kwaliteit. Waar zich kansen voordoen in het Gelders Natuurnetwerk om cultuurhistorische relictten - zoals grafheuvels, historische lanen, et cetera - zichtbaar te maken, is het de ambitie van de provincie om samen met haar partners die kansen te verzilveren en zo een extra dimensie aan het natuurlandschap te geven. In de Groene Ontwikkelingszone is het de ambitie om de natuurdoelen te verbinden met de versterking van het landschappelijke raamwerk en van de landschappelijke karakteristieken.

De provincie wil samen met haar partners de basiskwaliteit van landschappen in Gelderland behouden. Het actuele landschap is het referentiekader voor deze kwaliteit. Om deze basiskwaliteit van het landschap te behouden en waar mogelijk te vergroten, stimuleert de provincie het ontwikkelen met kwaliteit. De primaire verantwoordelijkheid voor de basiskwaliteit ligt bij de gemeenten, de

provincie ondersteunt hen daarbij. Vrijwilligers zijn onmisbaar voor behoud van de basiskwaliteit van het landschap. De provincie ondersteunt vrijwilligerswerk.

Gemeenten nemen hun verantwoordelijkheid door vanuit hun landschapsbeleid actief te sturen op ontwikkelingen in het landschap en door te werken aan behoud en ontwikkeling van het landschap zelf. Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden de kansen voor het realiseren van landschapsdoelen zorgvuldig meegewogen.

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. De Parklaan wordt niet aangelegd in of in de nabijheid van een Nationaal Landschap. Er is op dit thema dus geen belemmering te verwachten voor de Parklaan.

Water en ondergrond

Intrekgebieden

De provincie en haar partners streven ernaar het grondwater als bron voor de drinkwatervoorziening te beschermen. De provincie heeft vanuit de Drinkwaterwet een zorgplicht voor een duurzame Openbare drinkwatervoorziening. De provincie wil de beschikbaarheid van de grondstof voor de openbare drinkwatervoorziening veiligstellen en bij besluiten rekening houden met de openbare drinkwatervoorziening.

De provincie moet in het kader van de Wet milieubeheer (artikel 2.1) een verordening opstellen met regels ter bescherming van de kwaliteit van het grondwater met het oog op de waterwinning in de bij verordening aangewezen gebieden. Aan deze wettelijke verplichting heeft de provincie voldaan door de vaststelling van de Omgevingsverordening.

Voor een effectieve en duurzame veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening maakt de provincie gebruik van regelgeving en vergunningverlening: verbodsbepalingen en regelgeving voor activiteiten en inrichtingen in intrekgebieden. De provincie wil niet dat fossiele energie (aardgas, aardolie, schaliegas of steenkoolgas) gewonnen wordt in de intrekgebieden voor de drinkwatervoorziening.

Grondwaterfluctuatie

In een zone rondom het Veluwemassief, aan de oostzijde van de stuwwal van Nijmegen en een zone langs de Randmeren is sprake van een (smalle) zone die extra gevoelig is voor grondwateroverlast, de zogenoemde grondwaterfluctuatiezone. Via informatie over de grondwaterfluctuatiezone wil de provincie de beschikbare inzichten beschikbaar stellen. Als de klimaatverandering doorzet, dan zullen de grondwaterstanden structureel blijven stijgen; daarnaast kunnen ook langjarige (niet trendmatige) schommelingen van de neerslag voor hoge grondwaterstanden zorgen. De combinatie van deze twee processen zorgt ervoor dat in de grondwaterfluctuatiezone de kans op grondwateroverlast verder toeneemt. Daardoor kan in gebieden waar nu geen overlast is, wateroverlast optreden. Het is daarom van belang om hiermee bij de inrichting of herinrichting van stedelijk gebied, via de watertoets, rekening te houden en zonodig maatregelen te nemen. De stijging van de grondwaterstand in de grondwaterfluctuatiezone zal van plaats tot plaats kunnen verschillen, maar de provincie houdt rekening met een lokale stijging van de grondwaterstand langs de randen van de Veluwe tot circa 80 centimeter.

In hoofdstuk 4.6 wordt nader ingegaan op het thema Water en ondergrond. Er is op dit aspect geen belemmering te verwachten voor de Parklaan.

Erfgoed

Molenbiotoop

De provincie en haar partner 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 4.8 wordt nader ingegaan op dit thema. De molenbiotoop levert geen belemmering op voor de aanleg van de Parklaan.

Natuur

Ecologische verbindingzones

De ecologische verbindingzones (evz's) zijn een bijzonder onderdeel van de kernkwaliteiten van GNN en GO. Zij moeten voor een deel nog in de Groene Ontwikkelzone worden gerealiseerd. Doordat deze zones ook gebieden verbinden, kunnen de evz's in de GNN doorlopen. De provincie en haar partners willen aanvullende verbindingen realiseren zodat planten en dieren zich tussen de verschillende natuurterreinen kunnen verplaatsen. Dit is van belang voor de gezondheid van populaties en om verschuivingen als gevolg van klimaatverandering op te kunnen vangen.

De evz's zijn multifunctionele zones, die met verschillende middelen gerealiseerd worden. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn in deze zones welkom, mits ze een bijdrage leveren aan het realiseren van de doelen. De inrichtingsmodellen die onderdeel zijn van de kernkwaliteiten zijn daarvoor richtinggevend.

De provincie ondersteunt de waterschappen bij het aanleggen van natte ecologische verbindingzones; vaak worden hiermee ook KRW-doelen gerealiseerd. De provincie stimuleert gemeenten om landschapsmiddelen, compensatie en verevening van ruimtelijke ingrepen in te zetten in de evz's. Waar nodig verwacht de provincie een actieve rol van gemeenten bij het realiseren van evz's.

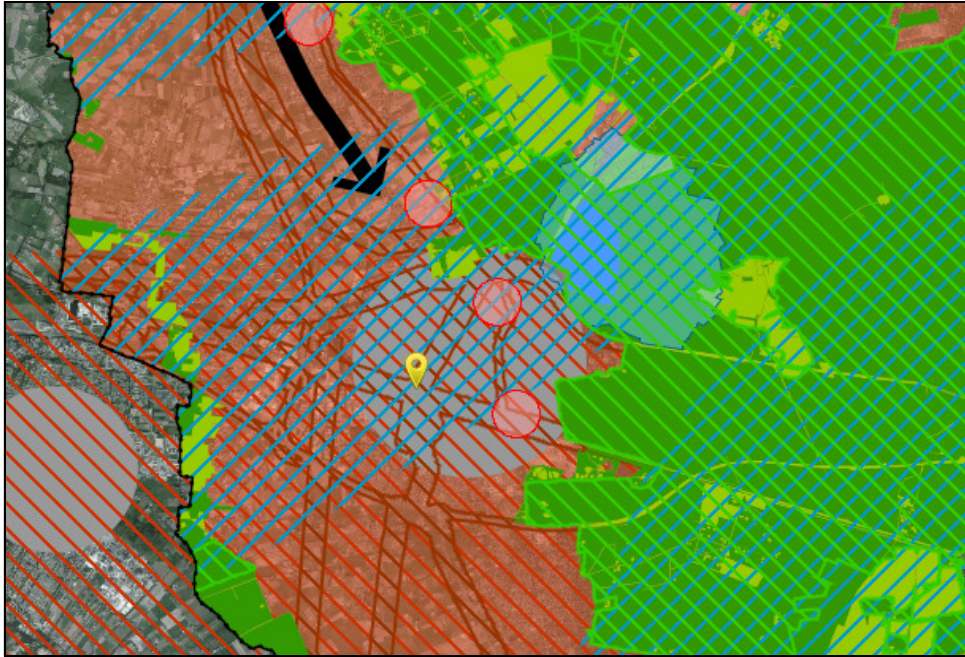
Natura 2000-gebieden

Het Rijk wijst Natura 2000-gebieden aan op basis van de Natuurbeschermingswet. Doelstelling van deze gebieden is het behoud en herstel van specifieke natuurwaarden. Achttien van die Natura 2000-gebieden liggen geheel of gedeeltelijk in Gelderland. De Natuurbeschermingswet beschermt Natura 2000-gebieden tegen ontwikkelingen die de Natura 2000-doelen (instandhoudingsdoelstellingen) kunnen aantasten. Deze regelgeving geeft minder ruimte voor uitzonderingen dan, bijvoorbeeld, de ruimtelijke bescherming van het Gelders Natuurnetwerk. Wanneer Natura 2000-doelen gehaald worden, ontstaan meer kansen voor andere ontwikkelingen.

Het verbeteren van watercondities, verminderen van de belasting met stikstof en verbeteren van de onderlinge verbinding zijn, na goed beheer van de gebieden, de belangrijkste factoren die bepalen of Natura 2000-doelen gehaald kunnen worden. Natura 2000-gebieden liggen vrijwel geheel binnen het Gelders Natuurnetwerk en de Groene Ontwikkelingszone

De ambitie van de provincie is om de Natura 2000-doelen te realiseren en de beperkingen te verminderen die de bescherming van Natura 2000-gebieden op kan leveren.

De provincie realiseert Natura 2000-doelen door beheer en inrichting van natuurgebieden en herstel van omgevingscondities. In Natura 2000-beheerplannen werkt de provincie in overleg met betrokkenen uit hoe gebruik en bescherming van gebieden samengaan. Voor gebieden met een te hoge stikstofbelasting werkt de provincie met het Rijk aan een Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). De PAS moet door een samenhangend programma van herstelmaatregelen voor natuur en bronmaatregelen voor stikstofuitstoot leiden tot ontwikkelingsruimte voor verschillende sectoren waaronder industrie, infrastructuur en veehouderij.



Kaart Omgevingsvisie Gelderland met (grotendeels) de relevante thema's voor de Parklaan



Legenda kaart Omgevingsvisie Gelderland

3.2.2. Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan

De wijze waarop de provincie Gelderland steden, bedrijventerreinen en voorzieningen bereikbaar wil houden is vastgelegd in het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP). Daarin staat ook dat het op een veilige manier wordt uitgevoerd, met zo min mogelijk nadelige effecten voor de leefomgeving. De provincie kiest voor een aanpak waarmee problemen op mobiliteitsgebied voorkomen worden door infrastructuur en economische ontwikkelingen beter op elkaar af te stemmen. Bestaande wegen, fietspaden en openbaar vervoerverbindingen worden beter benut. De provincie investeert daarom in fietsvoorzieningen, hoogwaardig openbaar en nieuwe stations. Daarbij hoort ook beter onderhoud en veiligheid. Hierin wordt zelfs een inhaalslag gemaakt. Verder bouwt de provincie aan de projecten uit

het coalitieakkoord. De grootste knelpunten op het gebied van mobiliteit komen hierbij als eerste aan bod.

Binnen Regio Food Valley heeft de Provincie de volgende opgaven benoemd:

- Verbinding Vallei - Rivierenland (A15);
- De verbinding Ede – Amersfoort;
- Afwikkeling verkeer uit gebied tussen A1 en A28;
- Veluwe verkeersluw maken.

Binnen de laatste opgave is verwoord dat de Provincie de planvorming van de gemeente Ede met betrekking tot een oostelijke randweg (Parklaan), al dan niet te combineren met een nieuwe oostelijke aansluiting op de A12, ondersteunt met het oog op toekomstige mogelijkheden de N224 af te waarderen. De provincie volgt de initiatieven van Ede met betrekking tot deze Parklaan, en geeft in het Verkeer- en Vervoerplan aan dat zij opnieuw zal bezien of, en zo ja hoe, tot afwaardering van de N224 gekomen kan worden.

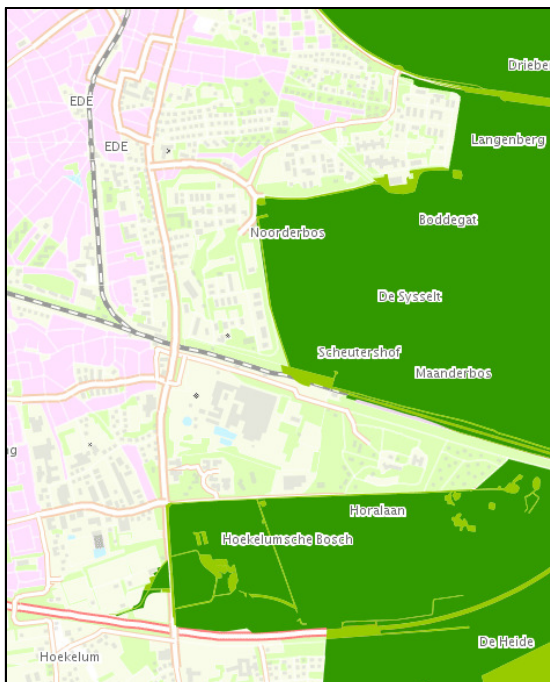
3.2.3. Omgevingsverordening Gelderland

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.

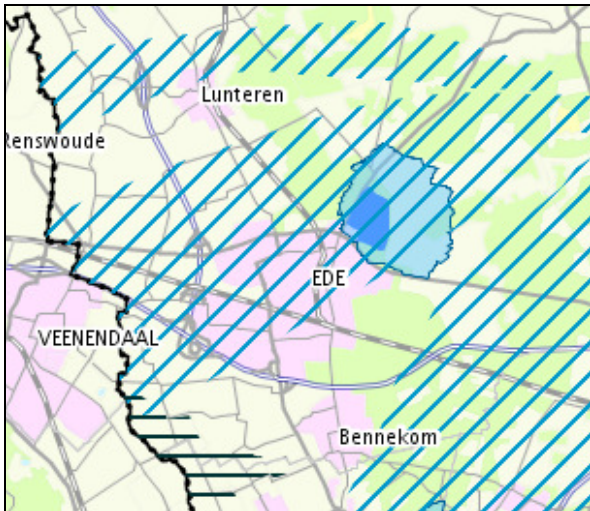
De provincie beschikt over een palet van instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. De Omgevingsverordening is er een van. De verordening voorziet ten opzichte van de Omgevingsvisie niet in nieuw beleid en is daarmee dus beleidsneutraal. De inzet van de verordening als juridisch instrument om 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.

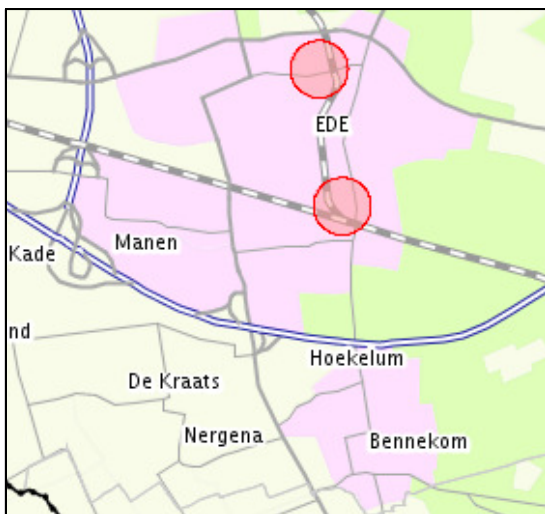
In de Omgevingsverordening zijn onderwerpen genoemd die van belang zijn voor het onderliggende bestemmingsplan, namelijk Natuur en Landschap (Beschermingsregime Gelders Natuurnetwerk en Groene Ontwikkelingszone), Water en milieu, Erfgoed (Molenbiotoop) en Natura 2000 gebieden.



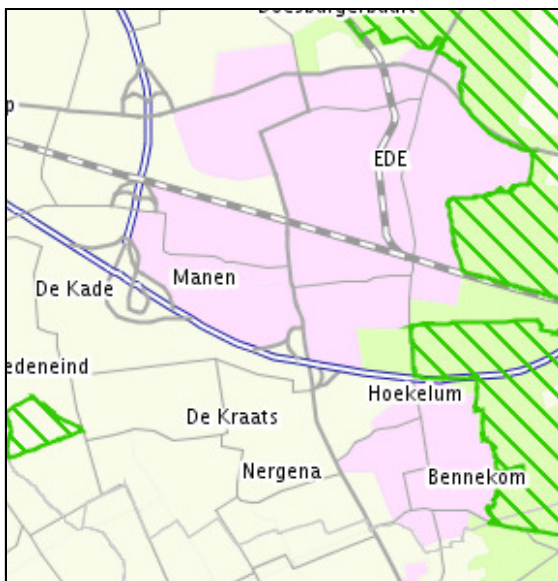
Kaart "Natuur" Omgevingsverordening Gelderland



Kaart "Water en Milieu" Omgevingsverordening Gelderland



Kaart "Erfgoed" Omgevingsverordening Gelderland



Kaart "Natura-2000 gebieden" Omgevingsverordening Gelderland

Er worden, behalve het Natura-2000 gebied, geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die van invloed zijn op de thema's zoals deze zijn genoemd in de Omgevingsverordening. Voor wat het thema Natura-

2000 gebied betreft, wordt verwezen naar hoofdstuk 4.5 waar op dit onderdeel uitgebreid wordt ingegaan.

3.2.4. Regionale Structuurvisie WERV (2005)

De samenwerkende gemeenten Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal (WERV) hebben in maart 2005 de regionale structuurvisie vastgesteld. Dit plan beschrijft de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de regio. Eerst voor de periode tot 2015 en vervolgens tot 2030. Voor Ede is onder meer de ontwikkeling van de Spoorzone/Masterplan Ede-Oost genoemd. Voor de ontwikkeling van de Spoorzone is de verbetering van de autoaansluiting op de A12 een randvoorwaarde. Alleen met een goede aansluiting kunnen de potenties van het gebied optimaal worden benut. Deze aansluiting kan in samenhang worden gezien met de aanleg van een rondweg aan de oostzijde van Ede (Parklaan).

3.2.5. Cultuur- en erfgoedbeleid (2013-2016)

Cultuur en erfgoed leveren een wezenlijke bijdrage aan de Gelderse samenleving. Cultuur en Erfgoed zijn bouwstenen voor ontwikkeling en bepalen mede de identiteit van Gelderland.

Deze visie ligt ten grondslag aan het beleidskader Cultuur en Erfgoed 2013-2016 dat de uitgangspunten van handelen beschrijft voor de komende vier jaar. Er wordt gewerkt vanuit de volgende kernwaarden:

- Cultuur en erfgoed dragen bij aan een aantrekkelijk woon-, werk- en vestigingsklimaat.
- Investeren in cultuur en erfgoed is een noodzakelijke voorwaarde voor een duurzame sterke economie.

Daarmee is investeren in alle waarden van cultuur en erfgoed noodzakelijk. Hierbij blijft de intrinsieke waarde voorop staan.

3.3. Gemeentelijk beleid

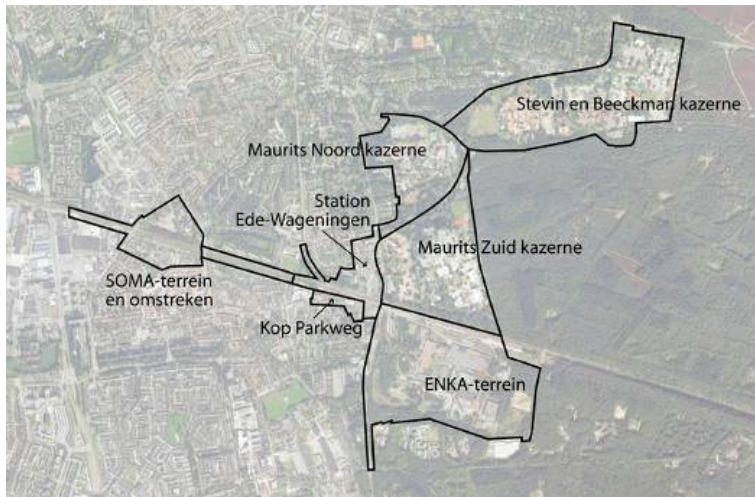
3.3.1. Kadernota Masterplan Ede-oost

De raad heeft op 15 april 2004 de Kadernota Masterplan Ede-Oost vastgesteld, met daarin als onderdeel de oostelijke randweg ten behoeve van aansluiting op rijkswegennet.

3.3.2. Masterplan Ede-Oost

In het Masterplan Ede-oost/Spoorzone, kwaliteitsimpuls voor stad en regio (vastgesteld door de gemeenteraad van Ede op 26 mei 2005) staan de hoofdlijnen beschreven van de gewenste ontwikkeling van een deel van Ede voor de komende 20 jaar. In dit masterplan wordt een integrale ontwikkelingsstrategie geschetst voor een omvangrijk gebied aan de oostzijde van Ede. Het masterplan heeft een drieledig doel. Als eerste om een ruimtelijke en functionele samenhang aan te brengen in dit omvangrijke plangebied. Ten tweede dient het als een communicatiemiddel naar betrokken partijen en belanghebbenden. Ten slotte is het ook een middel om regie te kunnen houden over deze complexe gebiedsontwikkeling.

Het plangebied Ede-Oost (120 hectare netto) ligt tussen het huidige stedelijke gebied en de Veluwe in. Het bestaat uit vier kazerneterreinen, het voormalige ENKA-fabriekscomplex, het station en de stationsomgeving, de kop van de Parkweg en het westelijk deel van de spoorzone. Het gebied is rijk aan monumentaal cultureel erfgoed.



Afbeelding 4: Deelgebieden Ede-Oost en spoorzone

In het Masterplan Ede-Oost/Spoorzone zijn de op te lossen verkeersproblemen als volgt samengevat:

- Het is een absolute randvoorwaarde om extra ontsluitende infrastructuur te realiseren ten behoeve van de nieuw te ontwikkelen gebieden in Ede-Oost;
- de oostzijde van Ede (inclusief centrum) is vanuit de A12 via een omslachtige manier te bereiken, een betere bereikbaarheid is gewenst;
- de route Edeseweg-Bennekomseweg kent in 2030, ook zonder realisatie van Ede-oost capaciteitsproblemen, Het gedeelte Klinkenbergerweg tussen station en Arnhemseweg kent leefbaarheidproblemen vanwege de beperkte afstand tussen woningen en weg;
- de oost-westverbindingen Emmalaan/Tooroplaan en Zandlaan/Frans Halslaan zijn gelegen in met name woonomgevingen. Capaciteitsproblemen op deze wegen zijn hier ongewenst, niet alleen vanwege het oponthoud van het verkeer, maar ook de leefbaarheid in deze wijken.

In het Masterplan Ede-Oost is een infrastructuurnetwerk ontwikkeld dat niet alleen zorgt voor een goede en adequate ontsluiting van Ede-Oost, maar ook een bijdrage levert om de bestaande en toekomstige verkeersproblematiek in geheel Ede op te lossen.

3.3.3. Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost

In 2008 zijn in het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost 6 alternatieve tracés voor de Parklaan onderzocht.

Vier alternatieven met een westelijke aansluiting op de A12 ter hoogte van de Poortwachter en twee alternatieven met een oostelijke ontsluiting op de A12. In deze twee laatste alternatieven maakt de Parklaan gebruik van de Dr. Hartogsweg en sluit de Parklaan ter hoogte van Oosterbeek aan op de A12. De hoofdkeuze van de alternatieven ging er om of de nieuwe ontsluiting in het westen (bij de Poortwachter) of in het oosten (bij Oosterbeek) aansloot op de A12. Op basis van een set van beoordelingscriteria (milieu, verkeer in relatie tot doel, conflicterende ruimtelijke ambities, ruimtelijke kwaliteit, kosten (incl. vastgoed) en procedurele belemmeringen zijn alle tracévarianten gewogen en beoordeeld. De Hartogsvarianten zijn mede afgefallen vanwege onvoldoende oplossend effect voor de verkeersgroep op bestaande wegen in oostelijk Ede.

Uiteindelijk heeft de raad op 29 mei 2008 (Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost, Fase 1: Afweging tussen de alternatieven, gemeente Ede mei 2008) vastgesteld en daarin gekozen om variant 2A als voorkeurstracé verder uit te werken. Dit is het alternatief waarbij de Parklaan via de Hoekelumse Eng met een tunnel naar de A12 gaat heeft geen barrièrewerking voor de Maandereng en kan het beste al het toekomstige verkeer verwerken.

3.3.4. Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost

De uitwerking van het Structuurplan heeft vervolgens plaatsgevonden in de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost. Op 11 december 2008 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost, en daarmee het huidige tracé van de Parklaan, vastgesteld.

3.3.5. Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan

De hoofdlijnen van het verkeers – en vervoersbeleid binnen de gemeente Ede staan beschreven in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) vastgesteld in 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 erftoegangswegen onderscheiden.

In de fietsstructuur zijn hoofdfietsroutes aangewezen, waarbij onderscheid gemaakt wordt in fietssnelwegen, primaire fietsroutes en secundaire fietsroutes. Deze routes dienen te voldoen aan vier eisen van fietsvriendelijkheid, namelijk: directheid, veiligheid, comfort en samenhang.

Dit GVVP sluit aan bij het Masterplan Ede-oost/Spoorzone en Structuurvisie Ede-Oost.

3.3.6. Streefbeeld Natuur voor de Groene Wig Ede - Bennekom (2009)

De Groene Wig tussen de bebouwde kommen van Ede en Bennekom is de landschappelijke, ecologische en recreatieve verbinding tussen de Zuidwest Veluwe en het Binnenveld. Het gemeentelijke beleid streeft al jaren naar het behoud van de groene kwaliteit van de groene wig. De visie geeft aan welke landschappelijke eenheden dragend zijn voor de Groene Wig.

Door de actuele ontwikkelingen en plannen voor wegen en bebouwing is de druk op het gebied toegenomen. Om deze onvermijdbare ontwikkelingen in te passen is een nieuw integraal landschapsplan vastgesteld. Het plan geeft een duurzame invulling aan de ruimtelijke scheiding tussen de kernen Ede en Bennekom en op de verbinding tussen de Veluwe en het Binnenveld. Het geeft streefbeelden voor landschap, natuur en recreatie en de hierbij benodigde maatregelen. Door de samenhang in het pakket van maatregelen, dat doorwerkt in de afzonderlijk projecten (waaronder de Parklaan), verbetert de kwaliteit van de groene wig in samenhang met de voorgenomen ontwikkelingen.

Maatregelen die doorwerken in het project Parklaan zijn:

Wegvak Poortwachter A12 tot Bovenbuurtwegviaduct

- Inpassing van de weg met houtsingel.
- Nieuwe beplanting is inheems en streekeigen.

Wegvak Bovenbuurtwegviaduct tot onderdoorgang A12

- Aanbrengen van een continue beplantingstrook evenwijdig aan de Parklaan.
- Zoveel mogelijk handhaven bestaande bomen bij het Bovenbuurtwegviaduct en de nieuwe onderdoorgang. Te kappen bomen worden vervangen.
- Herstel en versterking van bosbeplanting rond viaduct Bovenbuurtwegviaduct.
- Nieuwe beplanting is inheems en streekeigen.
- Geleiding van kleine dieren door o.a. het plaatsen van rasters naar de bestaande faunabuizen onder de A12 en invallen van tunnelbak onder A12 voorkomen.

Wegvak Hoekelumse Eng – Landgoed Hoekelum

- Natuurbestemming voor deel van de Hoekelumse eng
- Aanbrengen van 2 tot 3 faunabuizen en geleidende rasters.
- Bomen in middenberm Edeseweg (hop-over).
- Herstel bomenlaan Edeseweg.
- Aanbrengen van bosplantsoen op de Hoekelumse eng aan de zijde van de A12.
- Nieuwe beplanting is inheems en streekeigen.
- Verlaagde ligging rijbaan door bolle ligging eng.

3.3.7. Erfgoedverordening Ede (2012)

De Erfgoedverordening bevat onder andere bepalingen ten aanzien van het gebruik en verstoringen van een beschermd gemeentelijk monument. Zo kunnen bepaalde gebruiksvormen bijvoorbeeld

onwenselijke gebouwaanpassingen met zich meebrengen, of kunnen onevenredig grote uitbreidingsmogelijkheden tot verstoringen leiden omdat ze onvoldoende ondergeschikt zijn aan het monumentale volume. Om hierop in te spelen dienen gebruiksmogelijkheden en bouwrechten van beschermde monumenten weloverwogen te worden gekozen en terughoudend te worden ingevuld, opdat monumentale waarden ook planologisch worden geborgd.

In de Erfgoedverordening zijn tevens regels opgenomen ten aanzien van de uitvoering van archeologisch onderzoek in de gemeente.

3.3.8. Erfgoednota “Erfgoed met Perspectief” (2010)

Naar analogie van rijks en provinciaal beleid over erfgoed in de ruimtelijke ordening heeft ook de gemeente Ede via de erfgoednota besloten om waardevolle cultuurhistorische elementen op te nemen in het bestemmingsplan zodat ze - in het geval van ontwikkelingen - meegewogen worden in de integrale belangenafweging.

3.3.9. Nota “Archeologie in evenwicht” (2012)

De gemeentelijke archeologienota stoelt op de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz), een wetswijziging van de Monumentenwet. Met deze wetswijziging heeft de zorg voor het archeologische erfgoed een prominente en volwaardige 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 bekende en 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. Het beleid in de archeologienota is gekoppeld aan de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) Ede. De archeologienota vormt de basis voor de archeologische regeling in dit bestemmingsplan.

3.3.10. Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) (2012)

De CHW betreft een uitwerking van het gemeentelijke erfgoed- en archeologiebeleid. Het is een integraal ruimtelijk beleidskader waarin alle aardkundige, archeologische, cultuurlandschappelijke en historisch (steden-)bouwkundige sporen bijeen zijn gebracht en integraal zijn gewogen. Daarmee is een helder totaalbeeld ontstaan van aanwezige en te verwachten cultuurhistorische waarden. De integrale cultuurhistorische beleids- en waarderingskaart, de feitelijke CHW, toont vier categorieën cultuurhistorisch waardevolle zones (zie afbeelding 5). Voor een verdere onderbouwing van de totstandkoming van de cultuurhistorische zones wordt verwezen naar RAAP-rapport 2500, met name deel IV en kaartbijlage 6.¹

¹ Zie <https://www.ede.nl/vrije-tijd-en-toerisme/kunst-en-cultuur/cultuurhistorische-waardenkaart/>.



CULTUURHISTORISCH WAARDEVOLLE ZONES	
	Cultuurhistorisch Waardevolle Zone 1: hoge cultuurhistorische betekenis (landschap, archeologie en historische (steden)bouwkunst)
	Cultuurhistorisch Waardevolle Zone 2: middelhoge cultuurhistorische betekenis
	Cultuurhistorisch Waardevolle Zone 3: middellage cultuurhistorische betekenis
	Cultuurhistorisch Waardevolle Zone 4: lage cultuurhistorische betekenis

Afbeelding 5: Omgeving plangebied op de Cultuurhistorische Waardenkaart

3.4. Conclusie beleid

De voorgenomen ontwikkeling van de Parklaan als nieuwe ontsluitingsweg voor Ede-Oost past binnen het bovengenoemde rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. Met de aanleg van deze nieuwe ontsluitingsweg wordt invulling gegeven aan de behoefte van een goede ontsluiting van het oostelijke deel van Ede-stad, zowel binnen de gemeente als ook in de regio.

4. Onderzoek en randvoorwaarden

4.1. Inleiding

In dit hoofdstuk komen diverse aspecten aan de orde die een sturende of belemmerende werking kunnen hebben op functies of ontwikkelingen binnen het bestemmingsplangebied, zoals cultuurhistorie en archeologie, flora en fauna, water, milieuaspecten en kabels en leidingen. Per onderdeel worden het beleid en/of wetgeving weergegeven, waar vervolgens het plangebied aan wordt getoetst, gevolgd door de consequenties voor het bestemmingsplan. Daarbij wordt in de conclusie een onderscheid gemaakt tussen het conserverende deel van het bestemmingsplan en het ontwikkelingsdeel.

4.2. Milieuzonering

Beleid/regelgeving

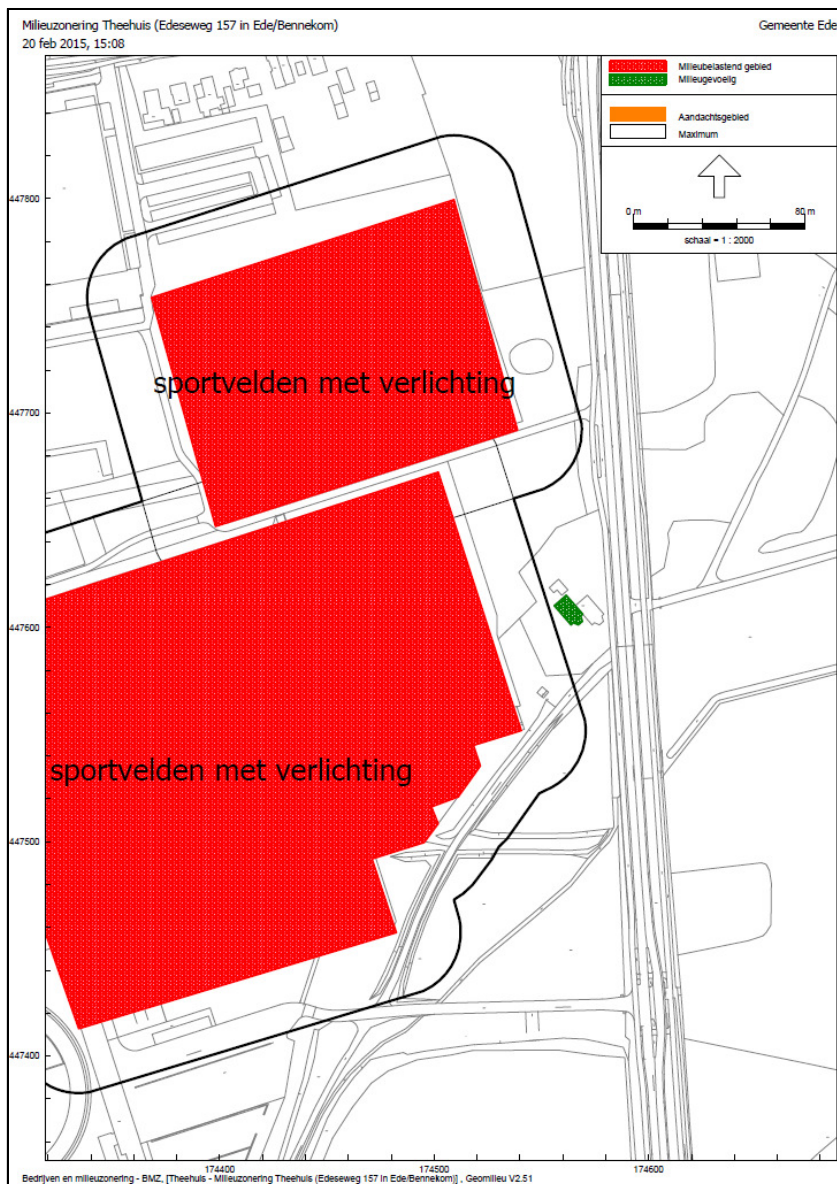
De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009) is een algemeen geaccepteerd hulpmiddel in de ruimtelijke ordening. In de publicatie wordt voor een aantal milieuaspecten per milieucategorie een indicatieve afstand aangegeven die aangehouden wordt voor beoordeling bij ruimtelijke ontwikkelingen.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

Beschouwing plansituatie

Om de verbreding van de Edeseweg mogelijk te maken met zo min mogelijk ruimtebeslag op Landgoed Hoekelum, wordt het theehuis aan de Edeseweg 157 in Ede in westelijke richting verplaatst. Het theehuis krijgt een gemengde bestemming met mogelijkheid voor de functies wonen, horeca categorie 1 en/of 2 en dienstverlening. Gezien de ligging langs drukke infrastructuur (Edeseweg en A12) kan de omgeving van het theehuis getypeerd worden als gemengd gebied.

In de omgeving van het theehuis liggen sportvelden met veldverlichting. Deze vallen onder milieucategorie 3.1 met een bijbehorende richtafstand voor gemengd gebied van 30 meter. Deze afstand moet tenminste aangehouden worden tussen het theehuis en de bestemmingsgrens sport. Dit betekent dat het theehuis ten hoogste 12 meter in westelijke richting verplaatst kan worden. Onderstaande figuur geeft de situatie weer.

Aangezien rond het theehuis geen gevoelige functies liggen vormt de gemengde bestemming met de mogelijkheid voor de functies horeca categorie 1 en/of 2 en dienstverlening in het theehuis geen belemmering.



Figuur 1: Richtafstanden nieuwe functies plangebied t.o.v. bestaande woningen.

Conclusie

Tussen de grens van de bestemming sport en het bouwblok van het theehuis dient tenminste 30 meter aangehouden te worden. Dit betekent dat het theehuis ten hoogste 12 meter in westelijke richting verplaatst kan worden. Aangezien rond het theehuis geen gevoelige functies liggen vormt de gemengde bestemming met de mogelijkheid voor de functies horeca categorie 1 en/of 2 en dienstverlening in het theehuis geen belemmering.

4.3. MER

Mer-plicht

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 nieuwe hoofdontsluitingsweg (Parklaan) in het bestemmingsplan is daarbij sprake van een dubbele procedurele plicht:

- Omdat de Parklaan valt onder categorie 1.2 'aanleg van een autoweg' uit zowel het 'oude' als het 'nieuwe' onderdeel C 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 Parklaan met het planMER 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 Parklaan zijn voor beide procedures gelijk: ter inzage legging en indiening van zienswijzen, advies van de Commissie m.e.r. en vaststelling van het bestemmingsplan.

Beschrijving plansituatie

Sinds de aanvulling op het MER uit 2009 hebben zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan:

- Beperkte aanpassingen van het programma voor Ede-Oost en het recent in gebruik nemen van een nieuw verkeersmodel voor Ede.
- Meer gedetailleerde informatie in de vorm van recente bestemmingsplanonderzoeken, waaronder de passende beoordeling en de toetsing aan het Gelderse Natuur Netwerk (GNN, voorheen EHS). Deze onderzoeken zijn gebaseerd op de actuele wet- en regelgeving en actueel beleid.
- Wijzigingen in het ontwerp ten opzichte van de in de aanvulling op het MER in 2009 onderzochte alternatieven met minimaal en maximaal ruimtebeslag.

Op basis van deze ontwikkelingen is in een aanvulling de actualiteit van het oorspronkelijke MER en de eerdere aanvulling getoetst en is de milieu-informatie waar nodig aangevuld.

Voor meer informatie wordt verwezen naar deze rapportage van april 2015 die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd.

Conclusie

Hoewel de ontwerpwijzigingen en de meer gedetailleerde bestemmingsplanonderzoeken lokaal van invloed zijn op de beoordeling van de effecten in de aanvulling op het MER uit 2009 (zie tabel 7 voor een overzicht), is dit niet of nauwelijks van invloed op het totale beeld van de effecten van de Parklaan. De bestemmingsplanonderzoeken geven een meer gedetailleerd beeld van de effecten van het uiteindelijk verkozen ontwerp, maar de meer globale effectbeoordeling van de beide alternatieven met minimaal en maximaal ruimtebeslag uit de aanvulling van het MER is grotendeel nog actueel. De wijzigingen en nieuwe inzichten zijn daarmee ook niet van invloed op de conclusies, de voorgestelde maatregelen om effecten te voorkomen of beperken en de samenstelling van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) uit de aanvulling op het MER. Uitzondering hierop vormt de verplaatsing van het theehuis in westelijke richting om daarmee verschuiving van het tracé in oostelijke richting met (meer) ruimtebeslag op het landgoed Hoekelum te voorkomen (en daarmee effecten op Natura 2000, de ecologische hoofdstructuur en beschermde monumenten). Was deze optimalisatiemogelijkheid in 2009 al in beeld geweest, had deze maatregel waarschijnlijk destijds onderdeel uitgemaakt van het MMA.

Samenvattend kan daarmee worden geconcludeerd dat met deze aanvulling, de aanvulling uit 2009, het MER uit 2008 en de toelichting van het bestemmingsplan met bijbehorende onderzoeken (inclusief de passende beoordeling en de toetsing van de GNN) de voor de besluitvorming over het bestemmingsplan benodigde milieu-informatie beschikbaar is. De commissie voor de m.e.r. zal hierover lopende de bestemmingsplanprocedure om advies worden gevraagd.

4.4. Groen

Beleid/regelgeving

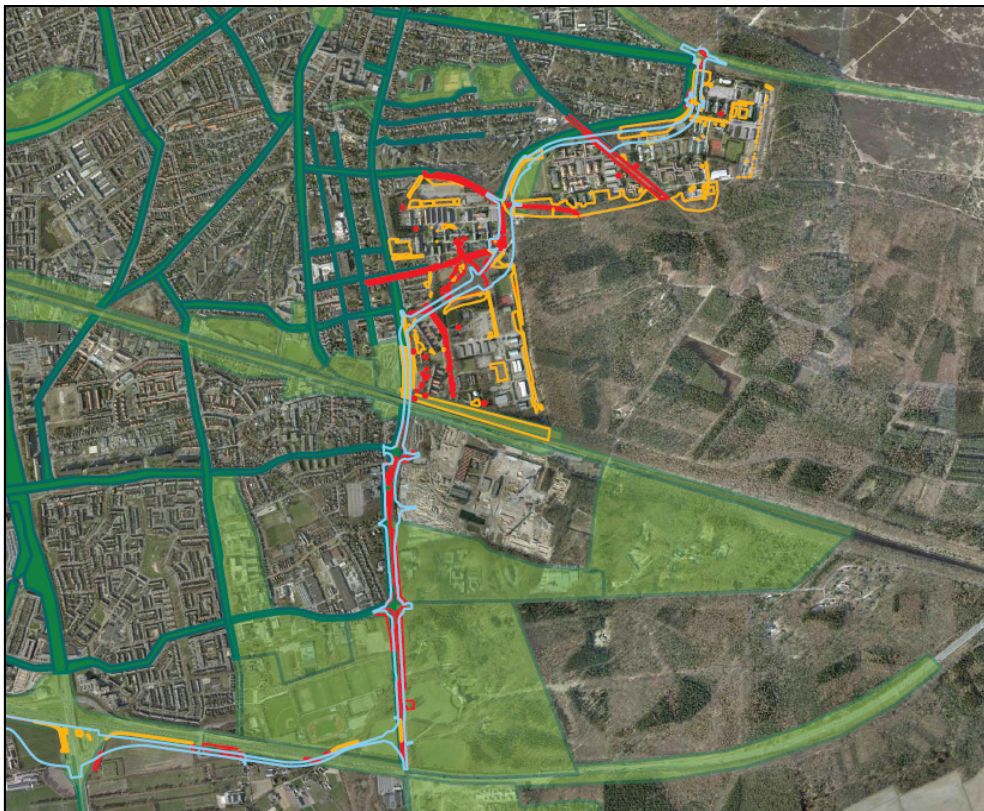
Groen in de bebouwde omgeving heeft meerdere functies. De aanwezigheid ervan is belangrijk. Groen draagt namelijk bij aan de herkenbaarheid (esthetische waarde) van de stad en de leefbaarheid (economisch, sociaal pedagogisch waarde) van de buurt. Daarnaast herbergt groen ook een natuurfunctie, klimaatfunctie en milieufunctie. Om deze redenen vindt de gemeente Ede het wenselijk een duurzame groenstructuur na te streven, zorgvuldig met de groenstructuur om te gaan en steeds te zoeken naar de goede combinatie van functies.

Het gemeentelijk beleid is gericht op het behouden van het structureel groen en de structurende laanbeplanting. Dit is in kaart gebracht in het groenstructuurplan (2003).

Beschouwing plansituatie

De Parklaan zal een wezenlijk onderdeel gaan vormen van de hoofdgroenstructuur van Ede en de stadsecologische structuur. Het groene karakter van de Parklaan past bij de ligging bij de Veluwe en versterkt het groene imago van Ede. Daar waar de Parklaan bestaande groenstructuren met natuurwaarden doorsnijdt, worden maatregelen genomen om de structuren en verbindingen in stand te houden. De inrichting van de bermen en de beplantingskeuze wordt hoofdzakelijk inheems en streekeigen en in aansluiting op de soorten in aangrenzende gebieden. Dit leidt tot een betere uitwisseling van soorten en populaties: nieuwe soorten kunnen zich vestigen en soorten voor wie de omgeving niet geschikt is, trekken weg. Ook met de verlichting wordt rekening gehouden met natuurwaarden. Het gebruik van ledverlichting wordt hiertoe nader onderzocht.

Er wordt zorgvuldig omgegaan met waardevolle en monumentale groenstructuren, gebieden, boomgroepen en bomen. Voor diverse groenstructuren (Sysselfselaan) en boomgroepen zijn boomeffectanalyses uitgevoerd.



Afbeelding 6: Groenstructuur

Conclusie

De groenstructuur (te handhaven en nieuw) vormt een basis waarop bestemmingskeuzes zijn gemaakt.

4.5. Ecologie

Inleiding

De Parklaan ligt in een waardevol gebied met bijzondere flora en fauna. Dat vraagt om de nodige omzichtigheid conform de geldende regels voor natuurbescherming, zoals vastgelegd in de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet en het beleidskader voor het GNN (Gelders Natuurnetwerk). De effecten van de Parklaan op de natuur zijn al in een vroegtijdig stadium onderzocht (Crombaghs & Schut, 2007). Ook in het Milieu Effect Rapport (MER), opgesteld tijdens de variantenstudie voor de Parklaan, zijn de effecten op natuurwaarden meegewogen.

De Parklaan wordt onderdeel van de hoofdgroenstructuur van Ede en de stadsecologische structuur. Het groene karakter van de Parklaan past bij de ligging bij de Veluwe en versterkt het groene imago van Ede. Daar waar de Parklaan bestaande groenstructuren met natuurwaarden doorsnijdt, worden maatregelen genomen om de structuren en verbindingen in stand te houden. Dit betreffen onderdoorgangen in de vorm van faunabuizen op essentiële locaties en het behouden en aanplanten van bomen in de bermten zodat 'hop-overs' (verbindingen) ontstaan voor dieren die zich via boomkronen bewegen (eekhoorns) of zich hieraan door sonar oriënteren (vleermuizen). De inrichting van de bermten en de beplantingskeuze is mede om deze reden hoofdzakelijk inheems en streekeigen en in aansluiting op de soorten in aangrenzende gebieden. Dit leidt tot een betere uitwisseling van soorten en populaties: nieuwe soorten kunnen zich vestigen en soorten voor wie de omgeving niet geschikt is, trekken weg. Ook bij de keuze en het aanbrengen van verlichting wordt rekening gehouden met natuurwaarden. Het gebruik van ledverlichting wordt hiertoe nader onderzocht. Er wordt zorgvuldig omgegaan met waardevolle en monumentale groenstructuren, gebieden, boomgroepen en bomen. Voor diverse groenstructuren (Sysselfselaan) en boomgroepen zijn boomeffectanalyses uitgevoerd.

Beleid/regelgeving

Ruimtelijke ingrepen of bestemmingsplanwijzigingen hebben tegenwoordig nadrukkelijk met de nationale en Europese natuurwetgeving te maken. Binnen de natuurwetgeving wordt onderscheid gemaakt in bescherming van soorten en gebieden. Soorten en hun directe leefomgeving worden beschermd door de Flora- en faunawet. De Natuurbeschermingswet draagt zorg voor de gebiedsbescherming. Daarnaast is er het beschermingskader van het GNN dat een samenhangend netwerk van natuurgebieden nastreeft.



Afbeelding 7: GNN (donkergroen) en GO (lichtgroen) ter hoogte van het landgoed Hoekelum



Afbeelding 8a: Natura-2000 gebied (groene arcering) ter hoogte van de N224



Afbeelding 8b: GNN (donkergroen) en GO (lichtgroen) ter hoogte van de N224

De mogelijke gevolgen van aanleg van de Parklaan voor beschermde natuur zijn getoetst aan onderstaande wetten en beleid:

- Flora- en faunawet
- Natuurbeschermingswet
- GNN

De verschillende toetsen zijn concreet uitgewerkt in een aantal rapportages, die als bijlage bij dit bestemmingsplan zijn gevoegd.

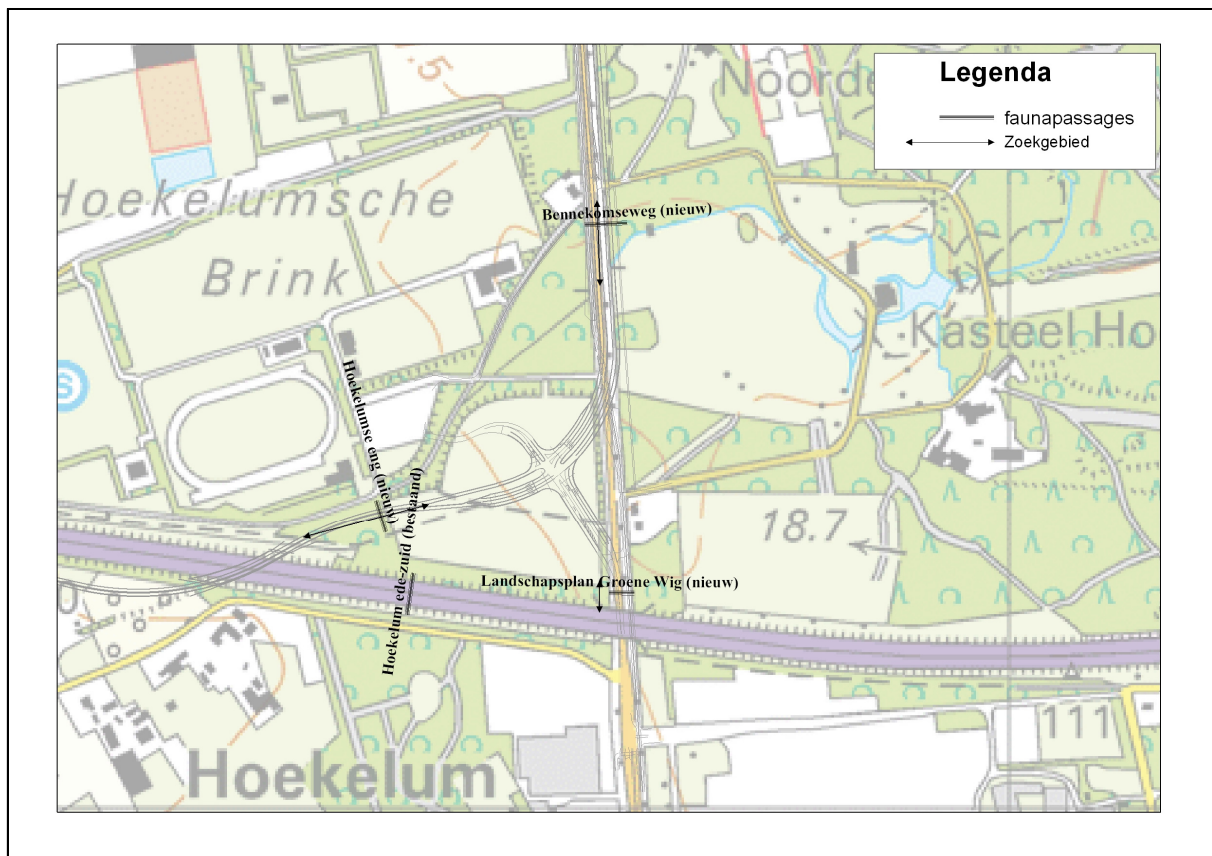
Faunapassages

Aanleg van de Parklaan en bijbehorende voorzieningen zorgen voor een grotere barrièrewerking voor fauna die zich vanuit de Sysselt en het landgoed Hoekelum naar de Hoekelumse eng (en vice versa) verplaatst.

In het onderzoek van Natuurbalans (Natuurbalans, 2008²) is aangegeven dat hierdoor mogelijk – in combinatie met de verbreding van de A12 - de samenhang van foerageergebieden en trekroutes van kleine zoogdieren deels verloren gaat. Om deze gevolgen te verzachten zullen op een aantal plaatsen hop-overs voor vleermuizen worden aangelegd zodat de verbinding tussen het landgoed Hoekelum en de bosjes (GNN) aan de westzijde van de Edeseweg behouden blijven.

Daarnaast zullen onder de Edeseweg en het verkeersknooppunt op de Hoekelumse eng faunapassages worden aangelegd. Deze passages zijn bedoeld voor kleine, grondgebonden zoogdieren zoals dassen, marters etc. Aanleg van deze passages is – samen met de aanleg van hop-overs - van belang voor het adequaat functioneren van de ecologische verbinding tussen de Veluwe en het Binnenveld.

² Dit onderzoek werd in 2012 geactualiseerd en zal wederom in 2015 worden herhaald.



Afbeelding 9: Voorgestelde situering van de faunapassages met bijbehorende zoeklocaties

De exacte locaties van de passages worden bepaald op basis van het definitief ontwerp van de Parklaan en de mogelijkheden om zorg te dragen voor voldoende geleiding en dekking voor de fauna. In afbeelding 9 zijn de bestaande en nieuw aan te leggen passages weergegeven met bijbehorende zoeklocaties (de range waarbinnen de exacte locaties gevonden kunnen worden).

4.5.1. Flora- en Faunawet

Beleid/regelgeving

De Flora- en faunawet regelt de bescherming van plant- en diersoorten in Nederland. Het uitgangspunt van de wet is dat schadelijke effecten op beschermde soorten zijn verboden, tenzij dit uitdrukkelijk is toegestaan: het "nee, tenzij"-principe. Onder bepaalde voorwaarden kan een ontheffing worden verkregen ex artikel 75 van de Flora- en faunawet. Op grond van artikel 75, lid 4 van de Flora- en faunawet worden ontheffingen slechts verleend wanneer er geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

Sinds de inwerkingtreding van de AMvB (2005) worden er drie categorieën beschermingsniveaus onderscheiden waarop het ontheffingsregime is gebaseerd. Dit betekent onder meer dat algemene soorten (tabel 1) niet meer ontheffingsplichtig zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Bij ruimtelijke en planologische ontwikkelingen zijn de volgende verboden van belang:

- Artikel 8: het is verboden beschermde planten te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op enigerlei wijze van hun groeiplaats te verwijderen;
- Artikel 9: het is verboden beschermde dieren te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen;
- Artikel 10: het is verboden beschermde dieren opzettelijk te verontrusten;
- Artikel 11: het is verboden nesten, hollen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde dieren te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren;
- Artikel 12: het is verboden eieren van beschermde dieren te zoeken, te rapen, uit het nest te nemen, te beschadigen of te vernielen.

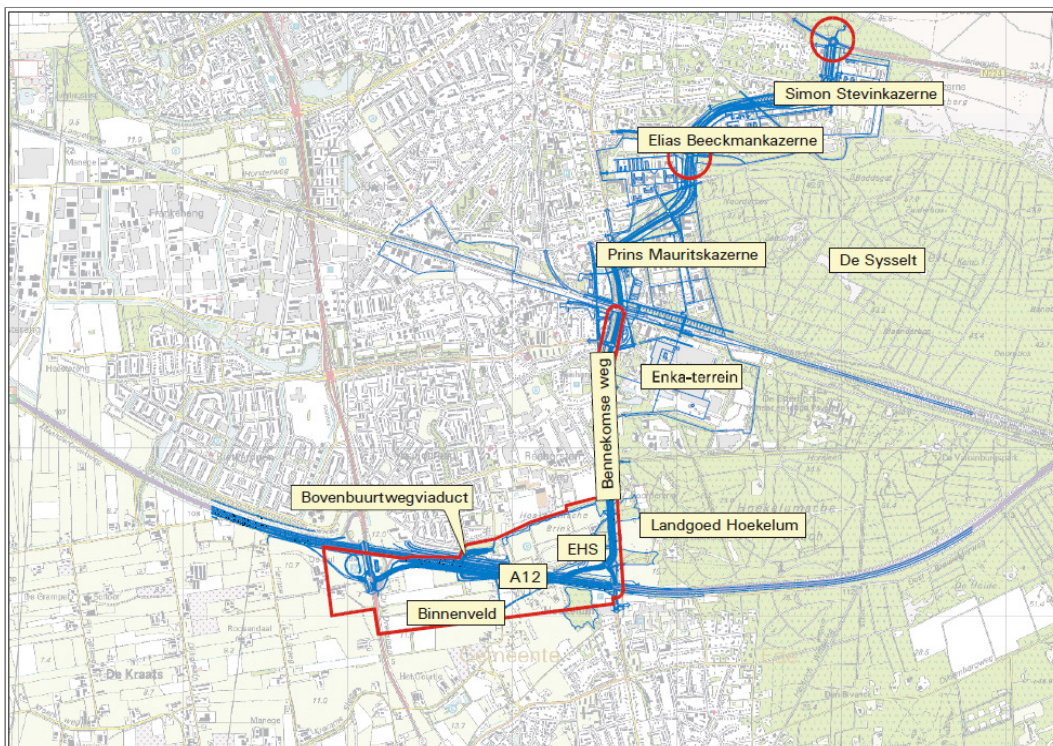
Bovendien moet iedereen voldoende zorg in acht nemen voor in het wild levende planten en dieren (zorgplicht, artikel 2, lid 1). De zorgplicht geldt altijd en voor alle planten en dieren, ongeacht beschermingsstatus, ontheffing of vrijstelling.

Beschouwing plansituatie

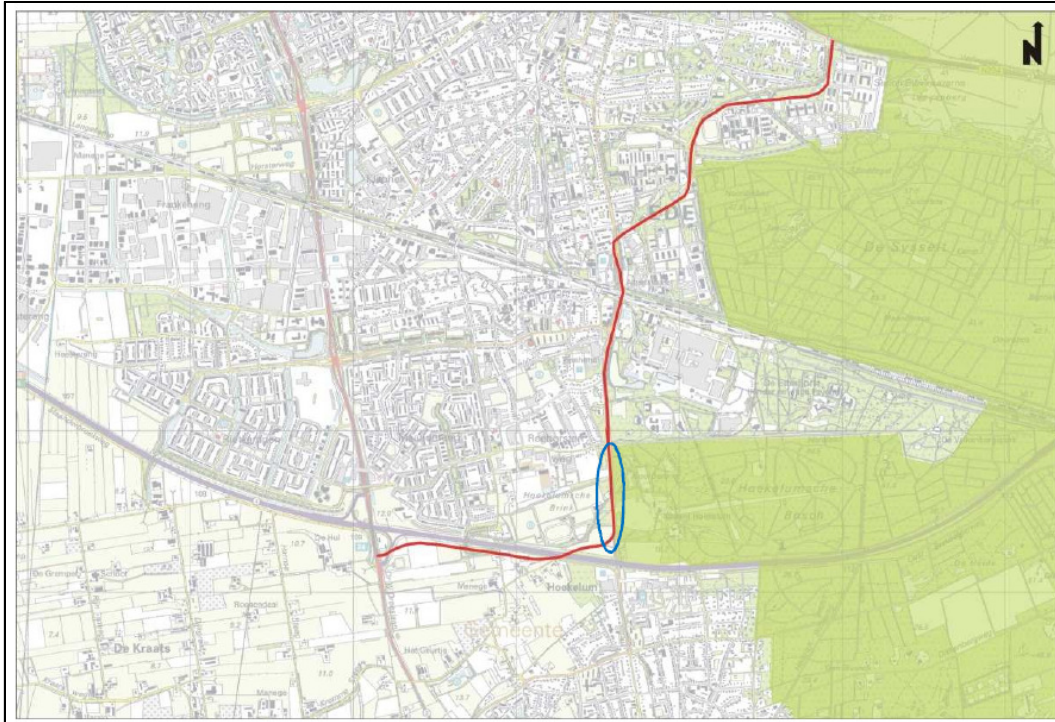
Om in het plan voor de Parklaan plannen voldoende rekening te kunnen houden met beschermde soorten is in 2008 onderzoek uitgevoerd door Natuurbalans naar aanwezige (beschermde) planten- en diersoorten (Brouwer et al., 2008). Eerder, in 2007, vond een aanvullend onderzoek plaats voor de verschillende aansluitvarianten (Crombaghs & Schut, 2007). Uit dit onderzoek bleek dat er nog een aantal hiaten waren in de kennis van beschermde natuurwaarden. Het rapport van Natuurbalans uit 2008 vormt een aanvulling op het onderzoek uit 2007.

In 2012 is het volledige plangebied opnieuw geïnventariseerd op beschermde soorten in het kader van actualisatie van het onderzoek in 2008 (Natuurbalans, 2012). Op basis van dat onderzoek zijn in 2013 vervolgens de benodigde mitigerende maatregelen geactualiseerd (Natuurbalans, 2013). Hierbij werd per soortgroep bepaald of het verspreidingsbeeld reeds voldoende actueel en volledig in kaart was gebracht om de consequenties van de verschuiving van het deel van het parklaantracé - ter hoogte van Hoekelum richting het westen -, te kunnen bepalen. Uit deze analyse bleek alleen nader veldonderzoek naar vleermuizen noodzakelijk. Dit vleermuisonderzoek werd in 2014 uitgevoerd (Natuurbalans, 2014; zie afbeelding 11). In 2015 zal het natuuronderzoek van 2012 wederom worden geactualiseerd vanwege de houdbaarheid van de natuurdata (drie jaar). De uitkomsten van dit onderzoek worden bij de vaststelling van het bestemmingsplan betrokken.

Het oorspronkelijke door Natuurbalans aangehouden onderzoeksgebied is weergegeven in onderstaande afbeelding.



Afbeelding 10: Overzicht van het projectgebied (blauwe belijning) en onderzoeksgebieden (rode begrenzing). Veelgebruikte geografische aanduidingen zijn ook opgenomen in deze afbeelding.



Afbeelding 11. Ligging tracé Parklaan (rode lijn). De in 2014 uitgevoerde update heeft betrekking op het deel in de blauwe ovaal. Voor uitvoering van de update werd gerekend met een ruimtebeslag van maximaal 15 meter ten westen van de huidige Edeseweg.

De volgende groepen met wettelijk beschermde soorten zijn onderzocht op grond van de Flora- en faunawet:

- Flora (Flora- en faunawetsoorten en rodelijstsoorten)
- Vleermuizen
- Broedvogels
- Reptielen

Flora

Door de verbreding van de Edeseweg zal een deel van de groeiplaatsen van rapunzelklokje, steenanjer en veldsalie verloren gaan. Aangezien het voornamelijk uitgezaaide en verwilderde soorten betreft kunnen de soorten zich bij de aanleg van nieuwe wegbermen weer spontaan (her)vestigen. Aangezien de verwachting is dat een aantal groeiplaatsen van beschermde soorten verloren gaan, moet een ontheffing op de Flora- en faunawet worden aangevraagd. Het betreft rapunzelklokje, steenanjer en veldsalie. De gunstige staat van instandhouding van deze soorten komt echter niet in het geding en bovendien wordt bij de aanleg van nieuwe bermen rekening gehouden met eisen van genoemde soorten. Hierdoor kan redelijkerwijs verwacht worden dat een ontheffing verkregen zal worden.

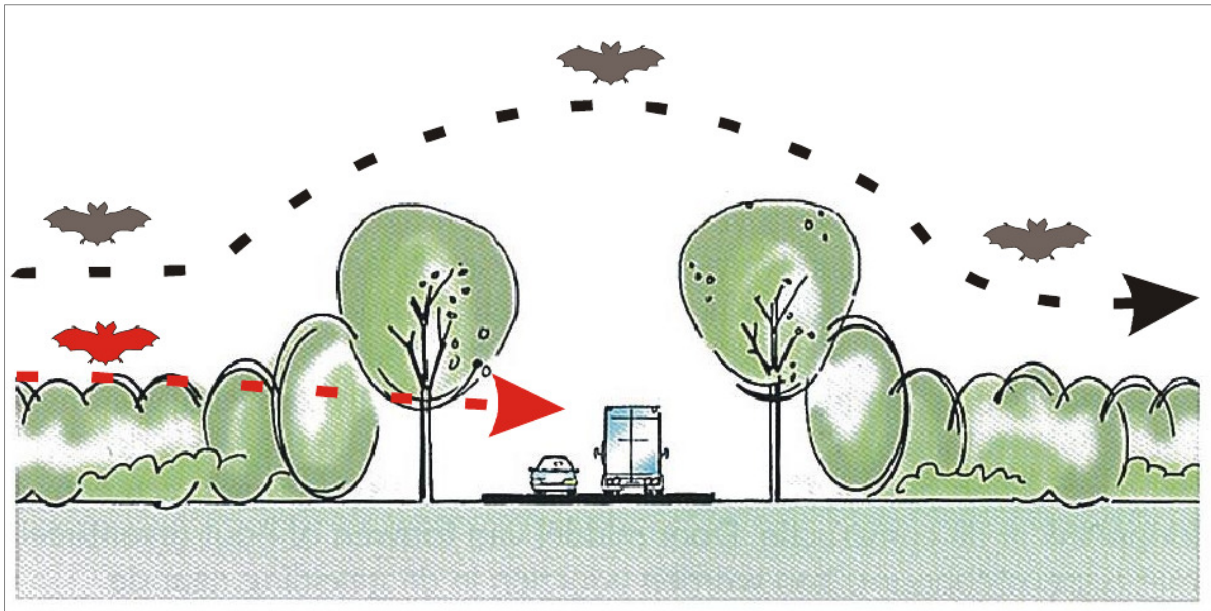
Voor de steenanjer en het rapunzelklokje is in 2013 - in verband met de voorbereidingen voor aanleg van het eerste deel van het tracé van de Parklaan - een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet aangevraagd. De ontheffing (FF/75C/2013/0181) is inmiddels verleend en is geldig tot september 2018.

Vleermuizen

Door de wegverbreding en aanleg van nieuwe weggedeelten zal een klein deel van het leefgebied van vleermuizen verloren gaan. Bovendien zal de toenemende drukte en de hoeveelheid strooilicht (lantaarnpalen) verstorend werken voor een aantal vleermuissoorten en zal door verbreding van de Edeseweg mogelijk een barrière worden opgeworpen in een trekroute van de gewone dwergvleermuis en de laatvlieger.

Aangezien het grootste deel van de weg er in de huidige situatie al ligt en er geen verblijfplaatsen verloren gaan, zijn de gevolgen van verbreding van de weg niet van dien aard dat de gunstige staat van instandhouding van vleermuizen in de regio in gevaar komt.

Om de negatieve effecten van een eventuele barrière op de trekroute van vleermuizen te minimaliseren worden ten zuiden van de rotonde Zandlaan en ter hoogte van het GNN aan de westzijde van de weg hop-overs over de Edeseweg gecreëerd. Zodoende blijft de verbinding tussen het landgoed Hoekelum en de bosjes aan de westzijde van de weg behouden.



Afbeelding 12: Voorbeeld van een hop-over (uit: Natuurbalans, 2008)

Verder blijft de ononderbroken laanbeplanting langs de Edeseweg grotendeels behouden. Op plekken waar dat niet mogelijk is, wordt opnieuw aangeplant om de functie van de beplanting als trekroute van vleermuizen te garanderen.

De verlichting langs de wegen wordt zodanig gekozen dat de kwaliteit van houtwallen als (potentiële) trekroutes gehandhaafd en mogelijk zelfs verbeterd wordt. Dat kan bijvoorbeeld door gebruik te maken van relatief lage palen met armaturen die geen licht uitstralen richting de kronen van bomen en houtwallen.

Voor het onderbreken van de trekroute van de gewone dwergvleermuis en de laatvlieger over de Edeseweg (ter hoogte van het GNN) zullen de mitigerende maatregelen, zoals aanleg van hop-overs, worden uitgewerkt in een zogenaamd "projectplan" dat ter goedkeuring aan het bevoegd gezag (het ministerie van EZ) zal worden voorgelegd. Verwacht wordt dat de maatregelen zorgen voor een duurzame instandhouding van de vleermuispopulaties zodat het plan op grond van de Flora- en faunawet uitvoerbaar is.

In de update van het vleermuisonderzoek in 2014 (zie figuur 11) kwamen geen nieuwe locaties van vaste rust- of verblijfplaatsen van vleermuizen zoals bedoeld in artikel 11 van de Flora- en faunawet (verblijfplaatsen, vliegroutes of essentieel foerageergebied) naar voren. Door de verplaatsing van het betreffende deel van het Parklaantracé naar het westen treden zodoende geen aanvullende negatieve effecten op vleermuizen op. In de te kappen bomen zijn geen verblijfplaatsen aanwezig en ook fungeren de bosjes niet als essentieel foerageergebied. Ook de voorgenomen verplaatsing van het theehuis aan de Edeseweg leidt niet tot negatieve effecten op vleermuizen.

Tot slot werd in eerder onderzoek al de aanwezigheid van vliegroutes aangetoond. In het onderzoek van 2014 is hiernaar geen nader onderzoek uitgevoerd; de reeds voorgestelde mitigerende maatregelen zoals deze worden uitwerkt in het projectplan volstaan (zie hierboven).

Broedvogels

Kappen van bomen en verwijderen van struweel kan in het broedseizoen leiden tot verstoring van broedgevallen. Alle bewoonde nesten in het broedseizoen vallen onder de reikwijdte van artikel 11 van de Flora- en faunawet en zijn beschermd.

Langs het tracé zijn diverse bomen aangetroffen die geschikt zijn voor holenbroeders zoals groene specht, buizerd en kleine bonte specht. Deze, voornamelijk oudere bomen, zullen zo veel mogelijk gespaard worden, zodat negatieve effecten op broedvogels worden voorkomen. In gevallen waar niet aan kap ontkomen, kan worden wordt rekening gehouden met het feit dat de gespaarde bomen in de directe omgeving niet geïsoleerd in hun omgeving komen te staan en dat er voldoende nieuw groen wordt aangelegd om de ecologische functionaliteit te behouden.

Aan de zuidkant van de Simon Stevinkazerne is van één broedvogelsoort van de Vogelrichtlijn een territorium vastgesteld, namelijk de zwarte specht (zie hiervoor de volgende paragraaf over de Natuurbeschermingswet).

Tijdens de inventarisatie in 2012 is één soort waargenomen waarvan het nest jaarrond is beschermd, te weten: de sperwer. Deze soort had in dat jaar een nest op de Prins Mauritskazerne even ten zuiden van het tracé van de Parklaan. Sperwers zijn afhankelijk van een dichte struweelbegroeiing om te broeden. Aangezien de Parklaan voor mogelijk aantasting van dit bosje zorgt, zal de actualisatie van het onderzoek in 2015 zich hier onder andere op richten. Indien van toepassing zal een projectplan worden opgesteld en zal een ontheffingsprocedure Flora- en faunawet worden opgestart. Hierin worden de exacte consequenties van de voorgenomen ingreep voor sperwer en eventueel bijbehorende benodigde mitigerende maatregelen zodanig uitgewerkt, dat de duurzame instandhouding van de soort niet in gevaar komt.

Voor de bescherming van broedvogels zonder een jaarrond beschermde vaste verblijfplaats geldt, dat werkzaamheden met mogelijke schadelijke gevolgen voor deze soorten, niet plaatsvinden binnen het broedseizoen (globaal van half maart to half augustus).

Reptielen

Aangezien er geen reptielen zijn aangetroffen in het onderzoeksgebied en de potenties als leefgebied ook zeer beperkt zijn, is uitvoer van de werkzaamheden qua reptielen niet in strijd met de Flora- en faunawet.

Samenvatting en conclusie

Voor de soorten van tabel 2 van de Flora- en faunawet moet een ontheffing worden aangevraagd bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) van het Ministerie van Economische Zaken wanneer de groeiplaatsen worden beschadigd of vernietigd. Het betreft rapunzelklokje, veldsalie en steenanjer. Door bij aanleg van nieuwe bermen rekening te houden met eisen van de betreffende soorten kan redelijkerwijs verwacht worden dat een ontheffing verkregen zal worden.

Door verbreding van de Edeseweg wordt een trekroute van gewone dwergvleermuis en laatvlieger onderbroken. Hiervoor zullen mitigerende maatregelen, zoals aanleg van hop-overs, worden uitgewerkt in een zogenaamd 'projectplan' dat ter goedkeuring aan het bevoegd gezag (het ministerie van E,L&I) zal worden voorgelegd. Verwacht wordt dat de maatregelen zorgen voor een duurzame instandhouding van de vleermuispopulaties zodat het plan op grond van de Flora- en faunawet uitvoerbaar is.

4.5.2. Natuurbeschermingswet

Beleid/regelgeving

In de Natuurbeschermingswet 1998 zijn de bepalingen vanuit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn verwerkt. Bij toetsing aan de Natuurbeschermingswet gaat het om soorten en habitats waarvoor, krachtens de Habitat- en Vogelrichtlijn, Natura 2000-gebieden zijn aangewezen en instandhoudingdoelstellingen 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 instandhoudingdoelstellingen bepaald te worden. Dit kan leiden tot een vergunningplicht op grond van de Natuurbeschermingswet, middels een verstorings- en verslechteringsstoets bij negatieve effecten en een passende beoordeling wanneer er significant negatieve effecten verwacht worden.

De volgende gebieden worden aangewezen en beschermd op grond van de Natuurbeschermingswet: Natura 2000 gebieden (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden);

- Beschermde natuurmonumenten;
- Wetlands.

In Ede worden twee gebieden door de Natuurbeschermingswet beschermd, te weten de Veluwe en het Binnenveld (de Bennekomse Meent). Beschermde natuurmonumenten of wetlands zijn niet aanwezig in Ede.

De passende beoordeling die is opgesteld, brengt de effecten in beeld van de aanleg van de Parklaan en het gebruik van de Parklaan door verkeer afkomstig uit het bestaande stedelijk gebied van Ede. Er is alleen ingegaan op de aspecten van de Parklaan die effect kunnen hebben op het Natura 2000-gebied Veluwe. Effecten op verder weg gelegen Natura 2000-gebieden kunnen op voorhand uitgesloten worden.

Beschouwing plansituatie

Habitattypen

De Parklaan ligt in de directe omgeving van het Natura 2000-gebied Veluwe, dat in 2000 aangewezen is als speciale beschermingszone onder de Vogelrichtlijn en in 2014 als speciale beschermingszone onder de Habitatrichtlijn. In de directe omgeving van de Parklaan komen binnen het Natura 2000-gebied twee habitattypen voor:

- H4030 Droge heide, voornamelijk op de Edese en Ginkelse Heide, en in kleine oppervlakten binnen de Sysself.
- H9120 Beuken-eikenbossen met hulst, op percelen in het centrale deel van de Sysself en op het landgoed Hoekelum.

Op grotere afstand van het tracé komen de habitattypen H2310 Stuifzandheiden met struikheide, H2330 Zandverstuivingen en H9190 Oude eikenbossen voor.

Soorten

Wespendief

Nagenoeg het gehele Natura 2000-gebied Veluwe is op de werkkaart van de provincie Gelderland aangemerkt als leefgebied voor de wespandief. Verschillende bospercelen nabij de Parklaan zijn daarbij aangeduid als primair leefgebied. Er zijn in karteringen echter geen wespandieven vastgesteld rondom het tracé van de Parklaan (Sierdsema, 2008). Gegevens over territoria in de NDFF laten alleen territoria van de Wespandief zien op grotere afstand van het tracé van de Parklaan.

Zwarte specht

Nagenoeg het gehele Natura 2000-gebied Veluwe is aangemerkt als primair leefgebied voor de zwarte specht (Sierdsema, 2008). Dat geldt ook voor verschillende gebieden in de nabijheid van het tracé van de Parklaan, zij het dat de omstandigheden in veel van deze gebieden suboptimaal zijn. De soort is hier in de periode 1990-2007 echter niet tot broeden gekomen. De meeste van deze waarnemingen dateren uit de jaren 2011-2013. Het dichtstbij gelegen territorium ligt in het oostelijk deel van de Sysself. Daarnaast komen ook op het landgoed Hoekelum broedende zwarte spechten voor binnen secundair leefgebied, maar wel op enige afstand van de toekomstige Parklaan en de huidige Edeseweg.

Overige Vogelrichtlijnsoorten

De Edese en Ginkelse heide vormen leefgebied voor soorten als boomleeuwerik, nachtzwaluw, roodborsttapuit, tapuit en grauwe klauwier. Draaihals en duinpieper komen evenmin voor; deze soorten zijn op de hele Veluwe (vrijwel) verdwenen.

Habitatrichtlijnsoorten

In de omgeving van het tracé van de Parklaan komen geen habitatrichtlijnsoorten voor. De meeste soorten zijn watergebonden waardoor de omgeving van de Parklaan niet geschikt is. Het vliegend hert komt niet op de Zuidwest-Veluwe voor (Smit et al, 2008). Voor de meervleermuis zijn alleen de bunkers bij Schaarsbergen als overwinteringsplaats aangewezen. Deze liggen ver buiten het beïnvloedingsgebied van de Parklaan.

Effecten op Natura-2000 gebied

Het tracé van de toekomstige Parklaan loopt op een aantal plaatsen zeer dicht langs de grens van het Natura 2000-gebied Veluwe. Er vindt echter geen direct ruimtebeslag plaats. Tevens vindt er geen

nieuwe doorsnijding van het Natura 2000-gebied plaats, waardoor versnippering van habitattypen en barrièrewerking voor soorten niet aan de orde is.

De aanleg en het gebruik van de Parklaan hebben wel mogelijke indirecte effecten op de Veluwe. Het verkeer op de Parklaan stoot gasvormige stikstofverbindingen uit, die een verzurende en/of vermistende werking hebben op gevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten in het Natura 2000-gebied. Daarnaast kan de aanleg van de Parklaan en het verkeer dat gebruik maakt van de weg leiden tot toename van geluidbelasting en instraling van licht in het Natura 2000-gebied.

Stikstofdepositie

Uit de cijfers van het Milieu en Natuurplanbureau blijkt dat de huidige stikstofdepositie (de achtergronddepositie, ADW) rondom de Parklaan hoog is. De kritische depositiewaarde van de verschillende habitattypen in de omgeving wordt daardoor in de huidige situatie ruim overschreden. Dit betekent dat verdere toename van de stikstofdepositie, bijvoorbeeld als gevolg van verkeer dat op de toekomstige Parklaan rijdt, kan leiden tot verdere achteruitgang van verzurings- en vermistingsgevoelige habitattypen in de omgeving van de Parklaan. Om een inschatting te maken van de toekomstige stikstofdeposities zijn modelrekeningen uitgevoerd, waaruit blijkt dat de depositie van stikstof in de directe omgeving van de Parklaan met maximaal 4 mol/ha/jaar toeneemt. Dit komt door het verkeer dat via de Parklaan dichters langs het Natura 2000-gebied Veluwe rijdt, vergeleken met de huidige wegenstructuur.

Verstoring door geluidbelasting

Als gevolg van de aanleg van de Parklaan zijn er de volgende veranderingen in geluidbelasting:

- De verstoring langs het noordelijk deel van de Parklaan en de N224 neemt iets af. De contouren van 42 en 47 dB(A) komen in zowel 2016 als 2026 iets dichters bij de N224 te liggen.
- De verstoring langs het zuidelijk deel van de Parklaan en de A12 blijft min of meer gelijk. Contouren veranderen hier niet of nauwelijks
- In het noordwestelijk deel van de Syssest neemt de verstoring toe. De contour van 42 dB(A) die relevant is voor bosvogels, verschuift hier maximaal 100 meter naar het oosten. De totale oppervlakte van het GNN waar de geluidbelasting toeneemt tot boven de 42 dB(A) bedraagt ca. 3 ha. De maximale toename is ca. 5 dB(A).

Verstoring door licht

In de huidige situatie is de Edeseweg reeds verlicht. Dit zal ook voor de Parklaan het geval zijn. Er is nog geen definitief ontwerp voor de verlichting van de Parklaan. Bij de realisatie zal echter verlichting toegepast worden waarbij zo min mogelijk uitstraling naar de omgeving plaatsvindt en zal mogelijk led verlichting toegepast worden wanneer blijkt dat dit een extra reductie van uitstraling veroorzaakt. Hierdoor worden negatieve effecten als gevolg van verstoring door licht voorkomen. Aanpassing van de huidige verlichting zal zo niet leiden tot een vergroting van de lichtuitstraling in het omliggende gebied maar juist bijdragen aan het beperken van de uitstraling. Significante effecten zijn daarom uitgesloten.

Voor een exacte beschrijving van de voorkomende habitattypen en soorten en de effecten van stikstofdepositie, licht en geluid op het Natura-2000 gebied, wordt verwezen naar de Passende beoordeling d.d. april 2015 die als bijlage bij deze toelichting is gevoegd.

Samenvatting en conclusie

Voor wat betreft het aspect stikstofdepositie is het project Parklaan Ede opgenomen op de lijst van prioritaire projecten zoals opgenomen bij de Ontwerp-Regeling Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). Dit betekent dat binnen de PAS ontwikkelingsruimte gereserveerd is voor de Parklaan, en dat het bevoegd gezag (provincie Gelderland) op grond daarvan een toestemmingsbesluit kan nemen.

Om de uitvoerbaarheid op dit onderdeel zeker te stellen, zal parallel aan de bestemmingsplanprocedure een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet worden aangevraagd bij de provincie Gelderland. De PAS biedt de zekerheid dat, bij het uitgeven van de beschikbare ontwikkelingsruimte, de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet worden aangetast. Dit komt omdat emissiebeperkende maatregelen en herstelmaatregelen in het PAS zijn voorzien. Een passende beoordeling van de effecten van stikstofemissie is dan voor het project Parklaan bij de Nb-vergunning niet nodig. Nu op voorhand in redelijkheid kan worden ingezien dat de Nb-vergunning zal worden verleend, staat het thema stikstofdepositie aan de uitvoerbaarheid van het project Parklaan binnen de bestemmingsplanperiode niet in de weg.

De geluidsbelasting van het Natura 2000-gebied als gevolg van de Parklaan neemt toe in het noordwestelijk deel van de Sysself. Over een oppervlakte van ca. 3 ha neemt de geluidbelasting maximaal 5 dB(A) toe. Dit gebied maakt deel uit van het potentiële foerageergebied van Wespandief en Zwarte specht, maar waarnemingen van deze soorten zijn binnen dit deel van de Sysself niet bekend. Beide soorten broeden niet in de omgeving van het tracé voor de Parklaan. Een geringe toename van de geluidbelasting in een gebied dat een fractie vormt van het foerageergebied van individuele vogels van beide soorten, zal niet leiden tot vermindering van de foerageermogelijkheden voor beide soorten. Er is daarom geen sprake van een significant negatief effect.

De lichtbelasting op het Natura 2000 gebied als gevolg van de Parklaan blijft minimaal gelijk aan de huidige situatie. Er is geen sprake van een (significant) negatief effect.

De uitkomsten van de passende beoordeling leveren geen belemmeringen op voor het bestemmingsplan.

4.5.3. Gelders Natuurnetwerk (GNN)

Beleid/regelgeving

Het Gelders Natuurnetwerk is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuur van internationaal, nationaal en provinciaal belang in de provincie Gelderland. Het GNN is de voortzetting van de provinciale Ecologische Hoofdstructuur (EHS) in de provincie Gelderland. De naamsverandering houdt verband met de overdracht van de verantwoordelijkheid voor realisatie en beheer van de EHS naar de provincies.

Het GNN bestaat enerzijds uit alle gebieden met een natuurbestemming binnen de voormalige Gelderse EHS en anderzijds uit het zoekgebied van 7300 ha voor 5300 ha nieuwe natuur. Daarnaast maken de reeds gerealiseerde delen van verbindingzones deel uit van het GNN. Het beleid met betrekking tot het GNN is ten eerste gericht op de bescherming en het herstel van de aanwezige natuurwaarden, ten tweede op de ontwikkeling van nieuwe natuurwaarden.

De provincie Gelderland onderscheidt daarnaast de Groene Ontwikkelingszone (GO), die bestaat uit gebieden met andere bestemmingen dan natuur die ruimtelijk verweven zijn met het GNN en daar functioneel mee samenhangen en waarin wordt ingezet op versterking van die samenhang tussen inliggende en aangrenzende natuurgebieden. De zone bestaat uit gebieden met andere bestemming dan natuur en worden ingezet ter versterking van de samenhang tussen natuurgebieden. Er geldt een dubbele doelstelling waarbij er ruimte is voor economische ontwikkeling in combinatie met het versterken van de ecologische samenhang tussen verschillende natuurgebieden. De GO heeft een eigen beschermingsregime wat significante aantasting van de kernkwaliteiten van het gebied moet voorkomen en de realisatie van ecologische verbindingzones moet stimuleren.

Het beleid van de provincie Gelderland biedt, met de Omgevingsverordening, bescherming aan het areaal en de kwaliteit van het GNN. Dit houdt in dat in een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden gelegen binnen het GNN geen nieuwe functies mogelijk worden gemaakt, tenzij:

- a. geen reële alternatieven aanwezig zijn;
- b. sprake is van redenen van groot openbaar belang;
- c. de negatieve effecten op de kernkwaliteiten van het gebied, de oppervlakte en de samenhang zoveel mogelijk worden beperkt; en
- d. de overblijvende negatieve effecten op de kernkwaliteiten van het gebied, de oppervlakte en de samenhang gelijkwaardig worden gecompenseerd.

Onder kernkwaliteiten worden de aanwezige en potentiële waarden verstaan, die zijn gebaseerd op de beoogde natuurkwaliteit voor het gebied. Voor zover bekend is de Streekplanuitwerking "Kernkwaliteiten en omgevingscondities van de Gelderse Ecologische Hoofdstructuur (2006) de meest actuele uitwerking hiervan, die inmiddels is opgenomen in de Omgevingsvisie Gelderland.

De eventueel benodigde compensatie wordt gerealiseerd op gronden die nog geen natuurbestemming hebben in of grenzend aan de GO of grenzend aan het GNN of in het zoekgebied van 7300 ha nieuwe natuur in het GNN, voor zover mogelijk aan of nabij het aangetaste gebied, met dien verstande dat een duurzame situatie ontstaat.

De compensatie wordt planologisch verankerd in hetzelfde dan wel in een ander gelijktijdig vast te stellen bestemmingsplan.

Beschouwing en samenvatting plansituatie

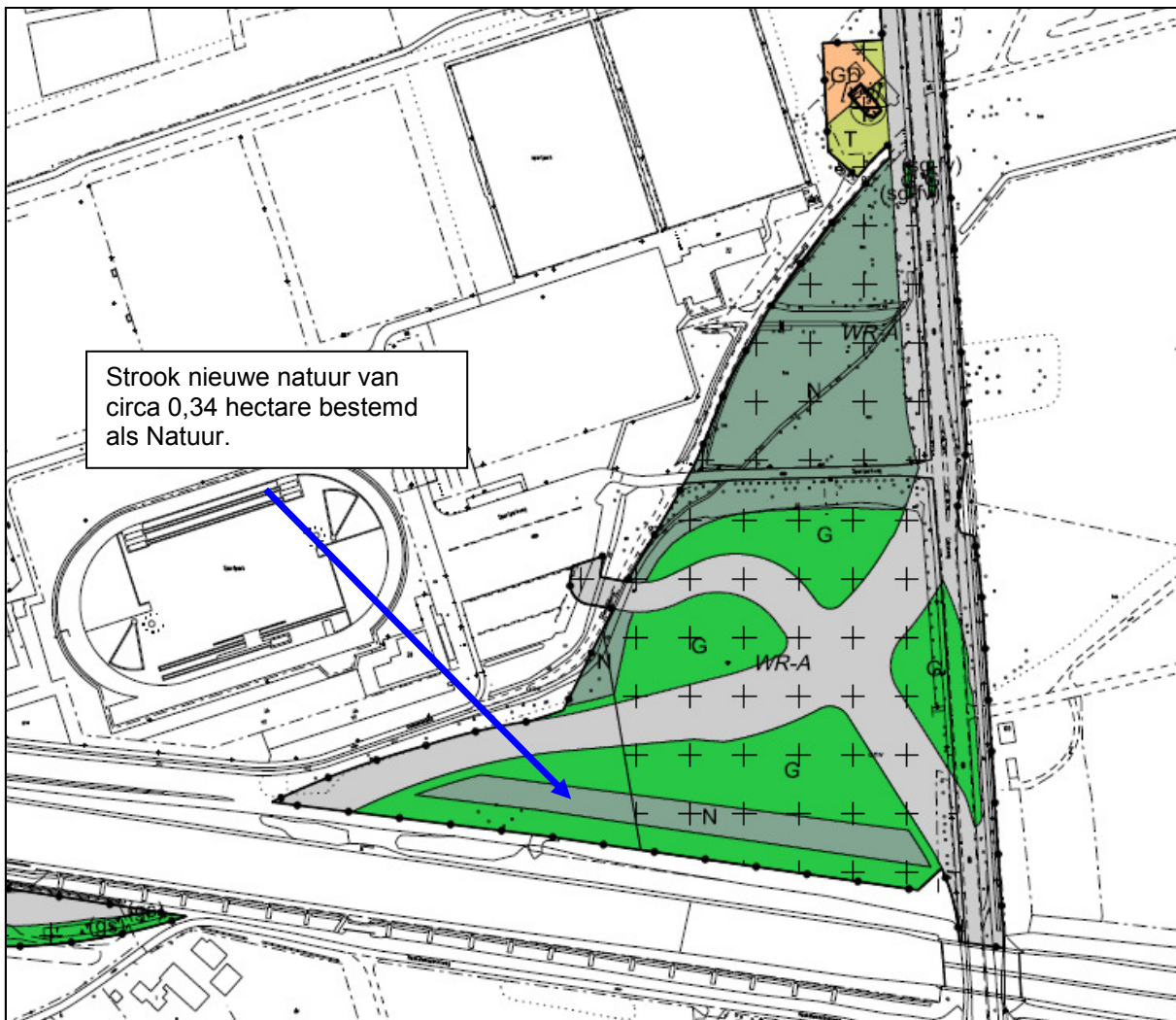
In de toets GNN is allereerst een effectbeschrijving gedaan op het areaal bestaande natuur, de kwaliteit van de bestaande natuur (licht, geluid en stikstof), of er uitwisselingsmogelijkheden zijn, op de kwaliteit van het leefgebied van soorten en tevens op de grond- en oppervlaktewateromstandigheden. Vervolgens is een effectbeoordeling gedaan op het areaal bestaande natuur en de overige genoemde aspecten en is er een totaal oordeel gegeven.

De conclusie is dat het areaal bestaande natuur in totaal met 0,20 ha wordt verkleind. Het grootste deel hiervan is voedselarm droog bos. Een verkleining van het areaal van het GNN, ook met geringe omvang, wordt beschouwd als een aantasting van de kernkwaliteiten van het gebied. Bij de overige aspecten is er geen sprake van een aantasting van de kernkwaliteiten.

Nu het areaal bestaande natuur binnen het GNN wordt verkleind door de aanleg van de Parklaan, is er dus sprake van een significante aantasting. Het project kan daarom alleen doorgang vinden wanneer er een dwingende reden van groot openbaar belang is, alternatieve oplossingen ontbreken en er een compensatieplan gemaakt is en uitgevoerd wordt. Voor de exacte inhoud van de toets van het GNN en het compensatieplan, wordt verwezen naar de Toets Gelders Natuurnetwerk Parklaan d.d. april 2015 die als bijlage bij deze toelichting is gevoegd.

Samenvatting en conclusie

Het areaal bestaande natuur wordt met 0.20 ha verkleind. Conform de regels van de provincie Gelderland is voor de compensatieverplichting een toeslag toegepast van 2/3 van het aangetaste areaal, dit in verband met de relatief lange ontwikkeltijd van oud bos. De totale verplichting komt daarmee op 0,34 ha voor het natuurbeheertype droog bos met productie en de GO.



Afbeelding 14: De vertaling van het compensatievoorstel in het bestemmingsplan (bestemming Natuur). Met de blauwe pijl is de locatie van de nieuwe natuur aangeduid. Dit betreft een oppervlakte van ruim 0,34ha.

4.6. Water

Algemeen

In het kader van de watertoets heeft overleg plaatsgevonden tussen waterschap Vallei & Veluwe en de gemeente Ede. De uitgangspunten van het waterschap worden meegenomen in de planontwikkeling en zijn in de waterparagraaf verwerkt. Een officiële reactie van het waterschap is binnengekomen in het kader van het vooroverleg op het ontwerp bestemmingsplan Parklaan in 2012.

Beleid/regelgeving

Op grond van artikel 3.1.6 Bro moet in de toelichting op ruimtelijke plannen, een waterparagraaf worden opgenomen. Hierin staat de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie. In die paragraaf moet uiteengezet worden of en in welke mate het plan in kwestie gevolgen heeft voor de waterhuishouding. Dat wil zeggen voor het grondwater en voor het oppervlaktewater en de afvoer en zuivering van vuilwater. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets: 'het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren (door de waterbeheerder), afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten'.

Begin 2001 ondertekende het Rijk, het IPO, de VNG en de Unie van waterschappen de Startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw. Met het Waterbeleid 21e eeuw wordt ingespeeld op toekomstige ontwikkelingen, die hogere eisen stellen aan het waterbeheer. Het gaat hierbij om onder andere de klimaatverandering, de bodemdaling en de zeespiegelrijzing. Het Waterbeleid 21e eeuw heeft twee principes voor duurzaam waterbeheer geïntroduceerd, te weten de tritsen:

- vasthouden, bergen en afvoeren;
- schoonhouden, scheiden en zuiveren.

De trits 'vasthouden, bergen en afvoeren' houdt in, dat overtollig water zoveel mogelijk bovenstrooms wordt vastgehouden in de bodem en in het oppervlaktewater. Vervolgens wordt zo nodig het water tijdelijk geborgen in bergingsgebieden en pas als vasthouden en bergen te weinig opleveren, wordt het water afgevoerd.

Bij de trits 'schoonhouden, scheiden en zuiveren' gaat het erom dat het water zoveel mogelijk wordt schoongehouden. Vervolgens worden schoon en vuil water zoveel mogelijk gescheiden en als laatste, wanneer schoonhouden en scheiden niet mogelijk is, komt het zuiveren van verontreinigd water aan bod.

Beleid Provincie

Het Waterplan Gelderland geldt voor de periode van 2010 tot 2015. Het plan schetst de mogelijkheden om de kansen van water voor mens en natuur in Gelderland goed te benutten. Ook staan er maatregelen in tegen overstroming van grote rivieren en maatregelen om wateroverlast na hevige regenval te voorkomen.

Voor wateroverlast door neerslag in gebieden met de functie stedelijk gebied geldt de voorlopige werknorm van één maal in 100 jaar, zoals overeengekomen in het Nationaal Bestuursakkoord Water. Watertekort in stedelijke gebieden wordt zoveel mogelijk ondervangen door maatregelen die erop gericht zijn, gebiedseigen water vast te houden.

In verband met de waterkwaliteit en de volksgezondheid wordt in traag stromende of stilstaande wateren een minimale diepte gehandhaafd van 1 m. De waterkwaliteit in stedelijke gebieden voldoet minstens aan de basiskwaliteit. De aanwezige natuurwaarden worden beschermd en waar mogelijk ontwikkeld. De waterketen in stedelijk gebied is zodanig ingericht, dat deze geen negatieve invloed heeft op het grond- en oppervlaktewater.

Stedelijke ontwikkelingen en stedelijke herinrichting en herstructurering dienen 'waterneutraal' te zijn en worden benut om het watersysteem, waar nodig, op orde te brengen en te verduurzamen. Zowel in nieuw als in bestaand stedelijk gebied streeft de provincie naar een duurzaam watersysteem.

Beleid Waterschap Vallei & Veluwe

Waterschap Vallei en Veluwe is ontstaan uit een fusie tussen Waterschap Vallei en Eem en Waterschap Veluwe. De ambtelijke organisaties gingen per 1 december 2012 samen. De bestuurlijke samenvoeging, en daarmee de officiële fusie, was op 1 januari 2013. Tot 1 januari 2016 zijn de twee

waterbeheersplannen van de voormalige waterschappen van kracht. Vanaf 1 januari 2016 geldt het Waterbeheerprogramma 2016-2021. In de waterbeheersplannen en het Waterbeheerprogramma beschrijft het waterschap de ambities en doelen voor het waarborgen van de waterveiligheid, het zorgen voor voldoende én schoon oppervlaktewater, het zuiveren van afvalwater en het verder ontwikkelen van de vele samenwerkings- en innovatiemogelijkheden.

Beleid Gemeente

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

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

Het gemeentelijke beleid qua water staat beschreven in het Waterplan 2013-2017. 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 'grondwaterfluctuatiezone' in de toekomst ten gevolge van klimaatverandering een extra stijging van de grondwaterstand met 15 tot 20 cm.

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.

Beschouwing plansituatie

Het plangebied is een langgerekt lint dat globaal van het noordoosten richting het zuidwesten van Ede is gesitueerd. De Parklaan volgt de natuurlijke glooiing van het landschap. Het aansluitpunt aan de N224 ligt hoog op de zandgronden (grof zand met gestuwde pakketten) van de Veluwe met grondwaterstanden diep beneden maaiveld (> 6 m-mv). In de richting van het aansluitpunt met de A12 volgt de Parklaan letterlijk haar weg naar beneden richting de Vallei. Op het aansluitpunt van de A12 ligt de weg op zand met mogelijke veenlagen en zijn de grondwaterstanden al dermate hoog dat in de huidige situatie het grondwater gereguleerd wordt doormiddel van drainage en oppervlaktewater. Dit gradiënt van droog naar nat vormt dan ook een belangrijk aandachtspunt bij de inrichting en realisatie van de Parklaan.

Er zal nog onderzoek plaatsvinden naar de mogelijkheden voor infiltratie van hemelwater. De verwachting is dat, gezien de ligging op zandgronden, de doorlatendheden boven de 1,5 m/dag zullen liggen (geschikt voor infiltratie).

Riolering

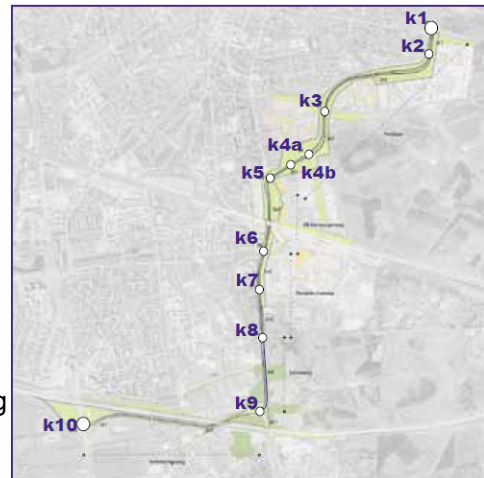
Na herinrichting zal in het plangebied de hemelwater- en afvalwaterstroom van elkaar gescheiden zijn.

Afvalwater

De huidige riolering, voornamelijk een gemengd systeem, wordt aangepast naar een gescheiden systeem en zoveel mogelijk buiten het wegtracé ingepast (bijvoorbeeld onder fietspaden). De bestaande aansluitpunten van de Kazerneterreinen op het stelsel van Ede liggen onder het tracé door. Bij de verdere uitwerking is dit een aandachtspunt.

Hemelwater

Hemelwater wordt in overeenstemming met het gemeentelijke hemelwaterbeleid waar mogelijk in de bodem geïnfiltreerd. Op locaties met te hoge grondwaterstanden wordt hemelwater geborgen in het oppervlaktewater. Eind 2009 is afstemming gezocht met het waterschap over hoe om te gaan met de berging en/of infiltratie van hemelwater. Als uitgangspunten heeft het waterschap op 19 november 2009 meegegeven, dat een voorzuivering van de eerste 4mm neerslag gewenst is. Mogelijkheden om dit te verwezenlijken zijn via bijvoorbeeld een VGS systeem, waarbij neerslag op een regenwaterriool loost en de eerste 4mm overgepompt wordt naar het vuilwaterriool. Een natuurlijke oplossing is om de voorzuivering te realiseren in een natuurlijke voorziening, bijvoorbeeld berm of wadi. Al het afstromend hemelwater wordt geborgen en geïnfiltreerd in de directe omgeving van de Parklaan.



Afbeelding 15: Toekomstig tracé met knooppunten

Er vindt geen afvoer plaats vanuit de hemelwatervoorzieningen naar oppervlaktewatersystemen (zowel tertiair als primair) buiten het plangebied.

Het plangebied is op te delen in drie segmenten, per segment vindt een omschrijving plaats van hoe omgegaan wordt met het hemelwater.

Segment 1. Aansluitpunt N224 – Klinkenbergerweg (Knp 1 – Knp 5)

Het tracé vanaf de N224 tot aan de Klinkenbergerweg is het meest Noordelijk gelegen deel. De grondwaterstanden in dit deel gebied liggen erg laag en over het algemeen hebben we te maken met een goed doorlatende zandgrond.

Hemelwater wordt oppervlakkig geïnfiltreerd in de bodem door de realisatie van greppels en groene vijvers. Knooppunten worden in de banden aangelegd, water zal hier oppervlakkig en/of via hemelwaterriolering getransporteerd naar de greppels en groene vijvers.

Segment 2. Klinkenbergerweg – Zandlaan (Knp 5 - Knp 8)

Dit segment is Noord – Zuid gericht met grondwaterstanden op ca. 2.5 diepte – mv. Ook in dit gebied zal hemelwater geïnfiltreerd worden in de bodem. Belangrijk aandachtspunt hier is dat de ruimte om voorzieningen te realiseren binnen het bestemmingsplan beperkt is. Ruimte voor de waterberging dient mogelijk in het wegprofiel ondergronds te gebeuren.

Segment 3. Zandlaan – Aansluiting A12 ‘de Poortwachter’ (Knp 8 – Knp 10)

Het segment is oost-west georiënteerd en kent een gradiënt van droog naar nat. De berging van het hemelwater vindt plaats in groene vijvers of oppervlaktewater. Daar waar oppervlaktewater gerealiseerd wordt, vindt voorzuivering plaats middels berm sloten. Uitgangspunt voor dit segment is om de weg grondwaterneutraal aan te leggen. In het aangrenzende bestemmingsplan Kenniscampus Zandlaan Ede is binnen de bestemming Groen rekening gehouden met de waterberging ten behoeve van de aanleg van de Parklaan. Het bestemmingsplan Kenniscampus is in december 2011 vastgesteld door de gemeenteraad van Ede en inmiddels onherroepelijk. In dit bestemmingsplan wordt voldoende basis geboden voor de waterberging als gevolg van de aanleg van de Parklaan. Voor het segment tussen Knp 9 en Knp 10, dat aan de zuidzijde van de A12 ligt, geldt dat de zuidelijke helft van de weg afwatert naar een nieuw aan te leggen berm sloot door de gemeente. De noordelijke helft van de weg watert af naar de berm sloot van de A12. Hierover is met Rijkswaterstaat overleg gepleegd. RWS heeft aangegeven dat de berm sloot voldoende capaciteit heeft om ook een gedeelte van het water van de Parklaan te kunnen bergen.

Aandachtspunten

In segment 1 ligt een Groene berging van de Kazerneterreinen. Deels komt de Parklaan over deze voorziening heen te liggen. De hoeveelheid berging wordt hiermee aangetast voor de Kazernelaan. In verband met de aanwezige bebouwing dient de berging hersteld te worden.

Conclusie

De uitgangspunten van het Waterschap worden meegenomen in de planontwikkeling en zijn in de waterparagraaf verwerkt. De omgang met water vraagt aandacht bij het verdere ontwerp en de uitvoering van de werkzaamheden, maar vormt geen belemmeringen voor het bestemmingsplan.

4.7. Bodem

Beleid/regelgeving

De gemeente Ede heeft specifiek bodembeleid. Middels een bodemkwaliteitskaart wordt de chemische bodemkwaliteit weergegeven binnen de zone van 0 tot 2 meter beneden maaiveld. De bodemkwaliteitskaart is vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 31 mei 2012. Uit de bodemkwaliteitskaart blijkt dat de bodem van Ede in het algemeen van een goede milieuhygiënische kwaliteit is.

Daarnaast kent de gemeente Ede een vrijstellingsregeling. Dit houdt in dat B&W vrijstelling kan verlenen van de bodemonderzoekplicht bij een bouwvergunning of bij een bestemmingsplanwijziging omdat er al voldoende gegevens zijn met betrekking tot de bodemkwaliteit, zoals een bodemkwaliteitskaart in combinatie met een bodembeheersplan. Voorwaarde hierbij is wel dat uit historisch onderzoek is gebleken dat het terrein niet verdacht is van bodemverontreiniging door bijvoorbeeld bedrijfsactiviteiten of calamiteiten.

Beschouwing plansituatie

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in het aanleggen van een ontsluitingsweg. Dit betreft een relatief ongevoelig gebruik waardoor een bodemtoets niet noodzakelijk is. Aangezien een eventueel aanwezige bodemvervuiling voor een forse kostenverhoging en vertraging kan zorgen is toch geïnventariseerd of hierover gegevens bekend zijn:

Bodem

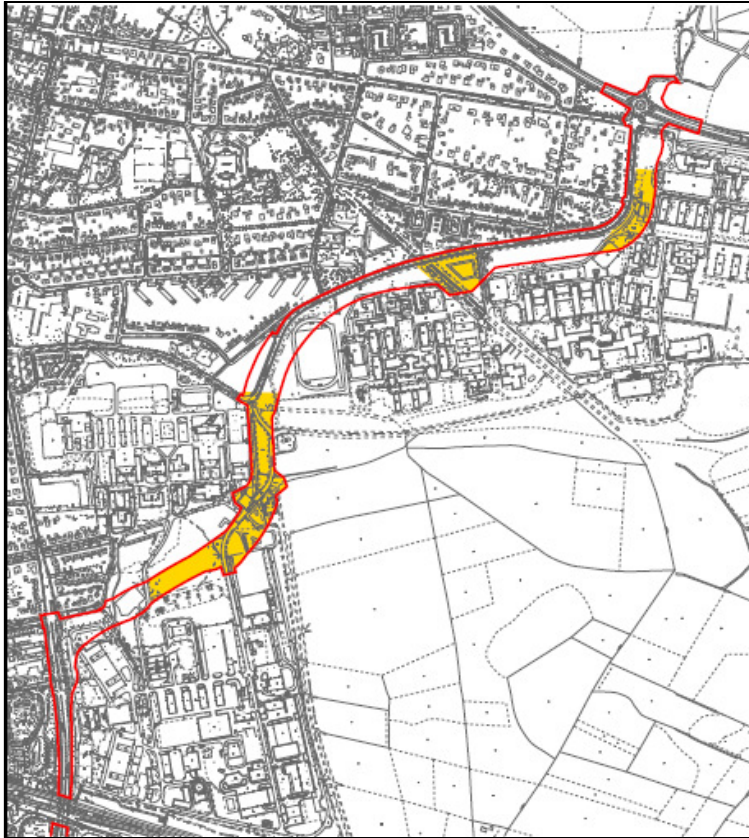
Op een deel van het aan te leggen tracé is bodemonderzoek uitgevoerd. Tijdens deze onderzoeken is geen sterke vervuiling aangetoond. Voor het gedeelte waarop nog geen onderzoek heeft plaatsgevonden zijn geen aanwijzingen verkregen die erop duiden dat er plaatselijke sprake is van een sterke vervuiling. Gezien het ongevoelige gebruik en het feit dat er geen aanwijzingen zijn verkregen die duiden op de aanwezigheid van vervuiling wordt bodemonderzoek niet noodzakelijk geacht.

Explosieven

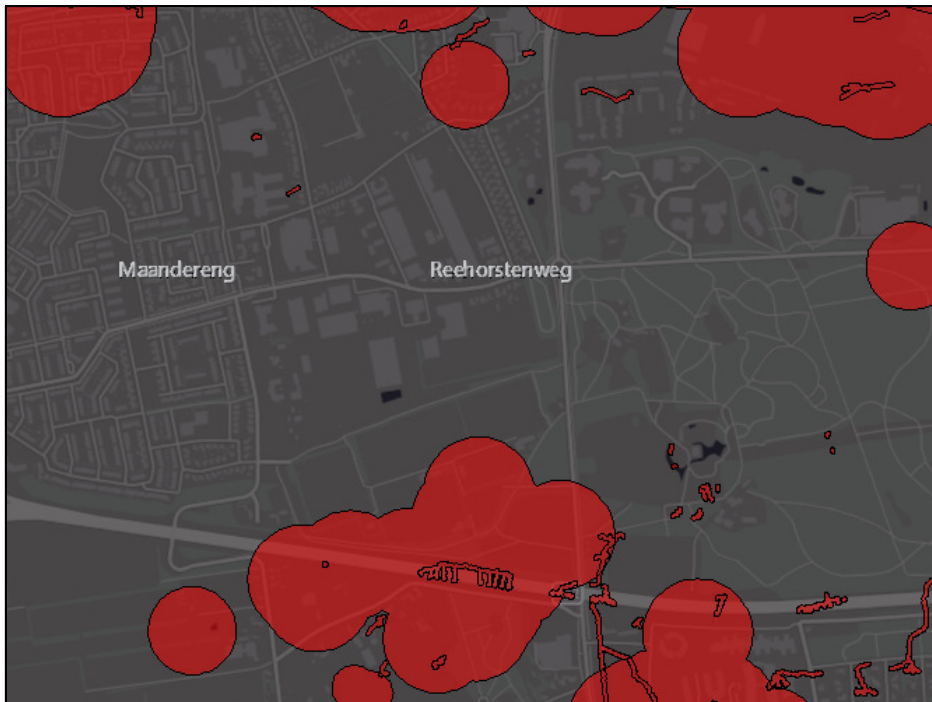
De Parklaan loopt deels over de voormalige kazerneterreinen. Hiervan is bekend dat delen verdacht zijn met betrekking tot de aanwezigheid van conventionele explosieven (CE). De gedeelten die uit vooronderzoek door de EOD als verdacht zijn met betrekking tot de aanwezigheid van CE, zijn op onderstaande kaart met geel aangegeven. Bij de koop van de kazerneterreinen door de gemeente Ede is afgesproken dat eventueel onderzoek naar en ruiming van CE in opdracht en voor kosten van Defensie wordt uitgevoerd. De EOD acht het niet zinvol de verdachte gebieden op voorhand te gaan onderzoeken omdat er dan maar voor een zeer beperkt deel (naar schatting 30%) een betrouwbare uitspraak gedaan kan worden. Dit heeft o.a. te maken met verstoringen in de grond zoals kabels/leidingen, maar ook eventuele funderingslagen en boomwortels. Het is beter om onderzoek te doen wanneer daadwerkelijk tot uitvoering van de herontwikkeling wordt overgegaan, dus na sloop, voorafgaand aan nieuwbouw of de realisatie van een weg.

Daarnaast loopt de Parklaan langs het ENKA-terrein. Ook hiervan is bekend dat deze tijdens de oorlog doelwit is geweest van bombardementen. Hierdoor kan hier sprake zijn van enige verdachtheid met betrekking tot de aanwezigheid van CE.

Voorafgaand aan de uitvoering wordt er een bureaustudie gedaan, waarbij onder andere wordt gekeken naar de naoorlogse activiteiten. Met deze studie kan het CE-verdachte gebied verder worden verkleind.



Afbeelding 16: Ligging conventionele explosieven Parklaan (geel)



Afbeelding 17: Ligging locatie verdacht van niet gesprongen explosieven (rode gebieden) en ligging voormalige loopgraven, waarbij ter plaatse van de A12 het gaat om inslagkraters met daaromheen een risicogebied waarin blindgangers aanwezig kunnen zijn.

Conclusie

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

4.8. Cultuurhistorie

Het beoogde traject van de Parklaan belooft een cultuurhistorisch veelzijdig gebied, met daarbinnen zones met restanten van (pre)historische bewoning, agrarisch en militair grondgebruik en kenmerkende structuurlijnen uit verschillende perioden. De CHW toont een gedifferentieerd beeld, dat hieronder globaal wordt omschreven en vervolgens integraal wordt gewogen en juridisch-planologisch wordt vertaald.

Beschouwing plansituatie

Oude landbouwgrond

Het plangebied ligt in een overgangszone tussen de hooggelegen Veluwe in het oosten en de laaggelegen Gelderse Vallei in het westen. Dit is een zone waar de eerste landbouwers zich al in de Late Steentijd (ca. 3000 voor Chr.) permanent vestigden om te kunnen profiteren van de droge, vruchtbare gronden voor akkers en de aanwezigheid van goed bereikbaar drinkwater voor mens en dier. De agrarische bevolking groeide geleidelijk tot in de Vroeg-Romeinse tijd (ca. 100 na Chr.). Overblijfselen zijn langs het Parklaantracé op diverse locaties door archeologen gedocumenteerd en zijn samen te vatten als restanten van erven, boerderijen, graven, grafheuvels en grafvelden.

Na een periode van bevolkingskrimp raakt het plangebied vanaf de Middeleeuwen opnieuw dichter bewoond en is sprake van duidelijke clustering van bewoning in buurten. In de directe omgeving van het plangebied bevonden zich de nederzettingen Neder-Hoekelum (zuiden) en Maanen (noorden). De buurten ontwikkelden zich vanuit zgn. huiskampen, die geordend waren in een blokvormig patroon van omheinde terreinen met daarin de boerderijen en huisakkers.

De bewoners waren net als hun prehistorische voorgangers aangewezen op landbouw en gemengde veeteelt om in hun levensonderhoud te voorzien. De brinken, de gemeenschappelijke overnachtings- en drinkplaatsen voor het vee, lagen aan de lage (west)kant van de huiskampen. De huidige Bovenbuurtweg is later over deze brinken aangelegd.

Vanuit de brinken werd het vee naar de oostelijk gelegen beweidingsgebieden gebracht. De stroken grond die daarvoor werden gebruikt heten veedriften. De huidige Hoekelumse Brinkweg en West-Breukelderweg volgen deze veedriften. Later zijn de akkers verder uitgebreid en aaneengegroeid tot open enggronden (Hoekelumse Eng en Breuker Eng).

Tot de komst van de kunstmest werd de mest van dieren, vermengd met grond en heideplaggen, gebruikt om uitgeputte akkers te bemesten. De langdurige bemesting met potstalplaggen leidde ertoe dat op het oorspronkelijke maaiveld van de engen dikke cultuurdekken ontstonden, die tegenwoordig nog aan hun bolronde vorm en steilranden zijn te herkennen.

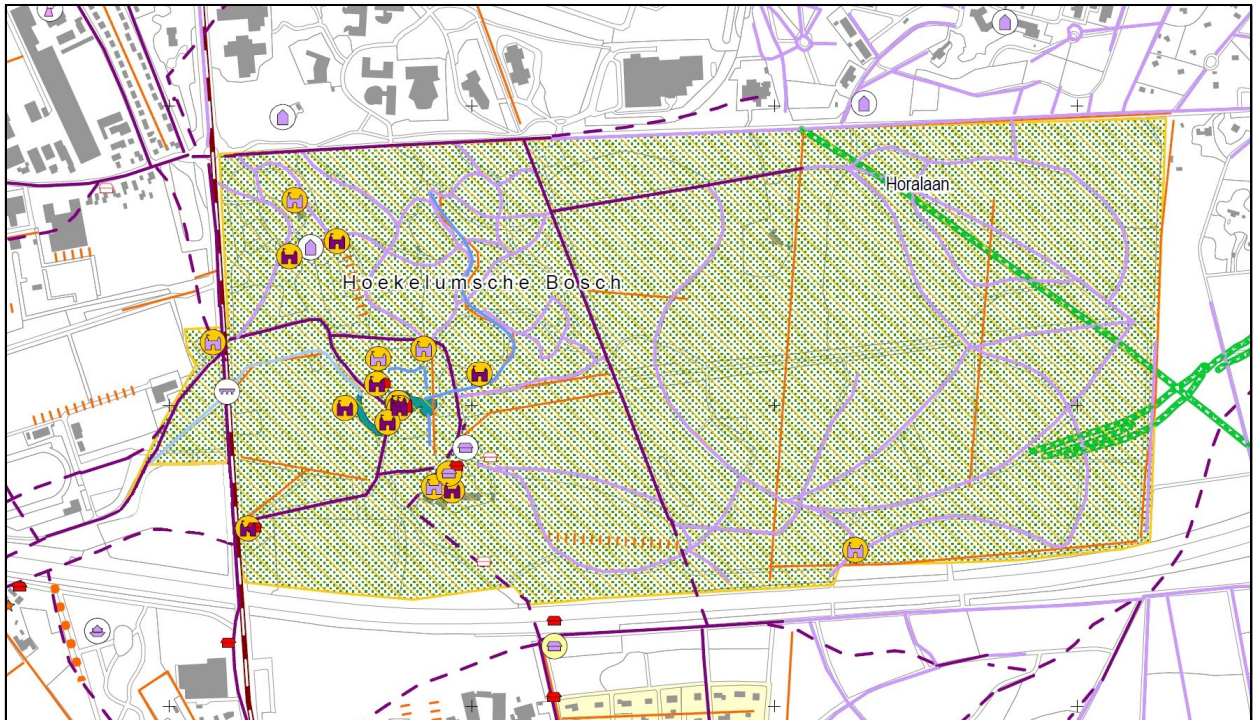
De oude akkers langs de Edeseweg – de Bergakker en de Dalakker – raakten door de aanleg van de A12 afgesneden van de Breuker Eng, ten zuiden van de A12. De scheidende functie van de Hoekelumse Brinkweg/Groene Laantje tussen Hoekelumse Eng en Breuker Eng is daardoor voor goed verloren gegaan en de akkers aan de noordkant zijn ruimtelijk sterker gaan behoren bij het landgoed Hoekelum.

Landgoed Hoekelum

Historische buitenplaats Hoekelum aan de Edeseweg vormde eeuwenlang de grens van het akkerareaal en is met de parkachtige structuur sterk gezichtsbepalend. Dit landgoed is een van rijkswegen beschermde buitenplaats, bestaande uit 15 complexonderdelen inclusief terreinaanleg. De geschiedenis van Hoekelum is traceerbaar tot in de 14e eeuw, toen het goed een leen van de hertog van Gelre was. De omvang van de buitenplaats heeft in de loop der eeuwen gevarieerd. De meest herkenbare en gaaf bewaard gebleven delen van de buitenplaats zijn sinds 1997 beschermd als rijksmonument. Terreinen die in de geschiedenis ook deel uitmaakten van het landgoed, maar die in de loop der tijd door wijzigingen onevenredig verstoord zijn geraakt (zoals het gebied direct ten zuiden van de A12), werden bij dat aanwijzingsbesluit uitgesloten van bescherming. Het landgoed kent om die reden een gebiedsbescherming met een strikte begrenzing. Twee complexonderdelen van het landgoed vallen binnen de plangrens:

a) Historische tuin- en parkaanleg (RM514042/3)

Deze vertoont een gelaagde landschappelijke aanleg, met zowel stijlelementen uit de 19e eeuwse landschappelijke tuinstijl in de trant van Jan David Zocher sr. als overblijfselen uit de 18e eeuwse formele tuinstijl, en zelfs 17e eeuwse relictten.



Afbeelding 18: Overzicht historische buitenplaats Hoekelum met aanduiding gebiedsbescherming (groene diagonaalarcering), gebouwde monumenten (bolsymbolen), wegen van vóór 1832 (donkerpaars) en uit de periode 1832-1938 (lichtpaars), karrensproen (groen) en waterlopen (blauw). Bron: CHW Ede.

b) Voormalig theepaviljoen annex dienstwoning met achtergelegen schuur (RM514044/4)

Een witgepleisterd voormalig theepaviljoen (bouwjaar ca. 1836, oostzijde) met een daaraan vastgebouwde dienstwoning in schoon metselwerk (1912, westzijde) en een dito achtergelegen schuurtje (1912, westzijde).



Afbeelding 19a en 19b: Actuele en historische opname voormalig theepaviljoen (ca. 1836) met aangebouwde dienstwoning en achtergelegen schuur (1912)

Militaire functie

Tegen het einde van de 19e eeuw had het voormalige kazerneterrein in het noordelijk deel van het plangebied nog geen militaire functie en was nog niet bebouwd of bewoond. In deze situatie kwam verandering toen het Rijk begin 20e eeuw de heidegrond van de buurt Maanen overkocht voor de bouw van kazernes, ten behoeve van de komst van het garnizoen naar Ede. Vanaf 1900 vestigden de eerste soldaten zich in de Mauritskazerne direct naast het treinstation Ede-Wageningen. In de decennia daarna breidden de militairen het gebied uit naar het noordoosten, een langgerekte barrière vormend tussen Ede-Oost en de Veluwe. Uiteindelijk was het bebouwde militaire terrein 106 ha groot, bestaande uit, van zuidwest naar noordoost: de infanterie en artilleriekazernes Maurits Zuid (vanaf 1904), Maurits Noord (vanaf 1906), Elias Beekman en Simon Stevin (vanaf 1938).

Traditioneel doorgangsgebied

Het is aannemelijk dat zones voor bewoning, begraving en exploitatie rondom het Parklaantracé al in de prehistorie via een logische structuur van paden en karrensporen met elkaar verbonden waren. Oude verbindingswegen moeten tot op zekere hoogte herkenbaar zijn gebleven in het landschap en zullen altijd bepalend zijn geweest voor de latere inrichting van het gebied.

Een belangrijke (pre)historische verbindingsweg was de Diedenweg. Deze liep vanuit Bennekom richting Ede-Zuid, binnen het plangebied vermoedelijk gedeeltelijk parallel aan de 18^e eeuwse 'Éésche Allee', de huidige Edeseweg. Er zijn ook theorieën dat de oude noord-zuidontsluiting ten oosten van het landgoed Hoekelum plaatsvond, via de nu nog (onverhard) aanwezige Laarder Allee.

Waarschijnlijk waren er in het verleden meerdere, parallelle noord-zuidroutes (veldwegen) tussen Bennekom en Ede.

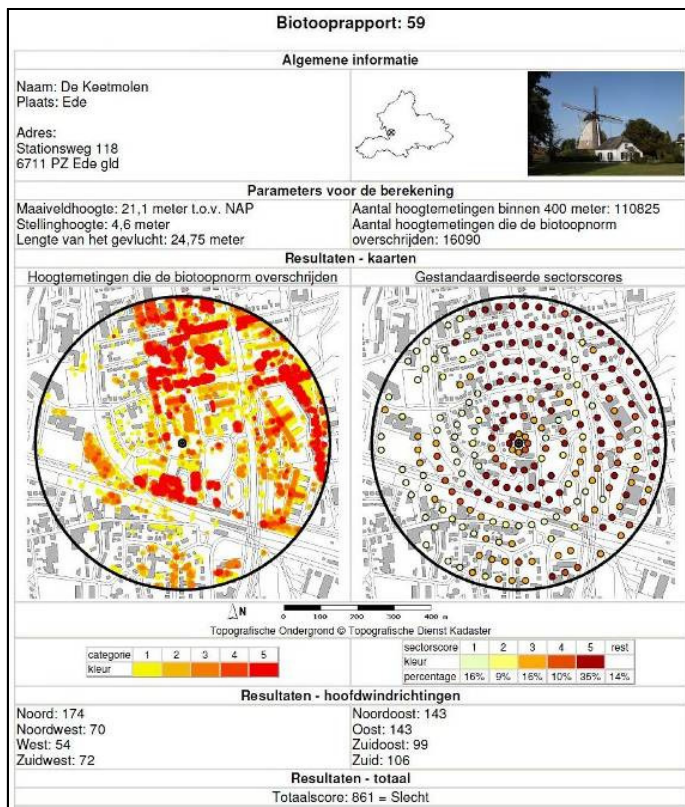
In het noordelijk deel van het plangebied, ter hoogte van het huidige kazerneterrein, is het natuurlijke reliëf meer uitgesproken. Oude routes volgden hier de in de laatste ijstijd in de heuvelrug uitgesleten en makkelijker begaanbare erosiedalen. Vertegenwoordigers zijn bijvoorbeeld de Kazernelaan, de Eikenlaan en de Sijsseltelaan.

Extra dimensies in moderne tijd waren de aanleg van de spoorlijn Utrecht-Arnhem in 1845 en de bouw van de rijksweg A12 in de beginjaren van de Tweede Wereldoorlog. Langs deze hoofdlijnen drong bebouwing en wegenpatroon zich later op. Zo hangt de aanleg van de Berkenlaan en Nieuwe Kazernelaan samen met de kazernebouw. Met de Klinkenbergerweg in Ede werd een alternatief gecreëerd voor de oude noord-zuidontsluiting via de Stationsweg; in 1981 werd hier de Albertstunnel opgeleverd, onder het spoor door.

Molenbiotoop Keetmolen

In het noordelijke deel van het plangebied werd in 1858 aan de Edese Stationsweg 118 een molen gebouwd. Zeven jaar na de bouw werd op dezelfde locatie na een brand de huidige Keetmolen herbouwd, een achtkante beltmolen. De molen is uit baksteen opgetrokken en dankt haar naam aan de keet die destijds in de buurt stond en in gebruik was bij het spoorwegpersoneel. De molen deed dienst als graanmolen. De molen is maalvaardig, maar is alleen bij bijzondere evenementen operationeel.

De molen zelf staat buiten het plangebied, maar de biotoop – op kaartmateriaal aangegeven als een cirkel op enige afstand rond de molen – strekt zich uit over een deel van het beoogde Parklaantraject. De ontsluitingsweg Parklaan ligt gedeeltelijk binnen de secundaire zone van 100 en 400 meter rond de molen. De bestaande situatie ter plaatse is in beeld gebracht in het biotooprapport. Daaruit blijkt dat deze slecht is, met name aan de zuid- en noordzijde van de molen (zie afbeelding 18).



Abbeelding 20: Analyse biotoop keetmolen (herkomst: Molenbiotoopinventarisatie Gelderland 2009)

Onderbouwing

Hoewel het deels door mensenhanden beïnvloede reliëf op veel plaatsen nog herkenbaar is, is van de (pre)historische verkaveling en historisch-ruimtelijke structuren in het plangebied bovengronds weinig bewaard. Uitzondering zijn het van rijkswege beschermde landgoed Hoekelum en hier en daar een wegenpatroon. Deze zones zijn op de CHW als meest gaaf en historisch karakteristiek aangeduid (zie afbeelding 15). De gebieden hebben een grote historische zeggingskracht en geven identiteit aan Ede. Het Parklaantracé ontziet deze zones vrijwel overal; waar dit niet haalbaar is, is rekening gehouden met de specifieke ontwikkelingsstrategie die vanuit gemeentelijk cultuurhistorisch beleid voor deze zones geldt.

De realisatie van de Parklaan beoogt niet alleen het huidige hoofdwegennet te ontlasten, maar is ook noodzakelijk in verband met de ontsluiting van het voormalige kazerneterrein en Enkaterrein ten noorden van het landgoed Hoekelum nabij het station Ede-Wageningen (Veluwse Poort). De Parklaan wordt de belangrijkste ontsluitingsweg voor het autoverkeer van en naar de Veluwse Poort.





Afbeelding 21a en 21b: Herbestemde rijksmonumenten op voormalig kazerne- en Enkaterrein

Voor de nieuwe woon-, werk- en leefomgeving, die in het omvangrijke gebied van de Veluwe Poort gaat ontstaan, vormen cultuurhistorische karakteristieken een belangrijke pijler. Zo wordt er gewerkt aan de herbestemming van maar liefst 27 rijks- en gemeentelijke monumenten, evenals een aantal karakteristieke panden, terwijl bij deze gebiedsontwikkeling ook talrijke waardevolle cultuurlandschappelijke elementen en historische structuren worden ingepast, hersteld, en/of als inspiratiebron hebben gediend voor toekomstige planvorming. Archeologische waarden worden eveneens met zorg veiliggesteld.³

De aanleg van de Parklaan vormt een belangrijke voorwaarde om deze ontwikkelingen mogelijk te maken.

De verkeersader wordt in een traditioneel doorgangsgebied grotendeels over bestaande infrastructuur aangelegd met respect voor het ter plekke aanwezige historische groen. De laan slingert alleen in het zuidelijk en noordelijk deel door niet eerder voor regionaal verkeer bestemd gebied.

Archeologische zones

Om te bepalen of met de aanleg cultuurhistorische waarden in de ondergrond kunnen worden aangetast, is door een gekwalificeerd bureau archeologisch booronderzoek uitgevoerd in vrijwel het hele plangebied.⁴

Uit dit onderzoek blijkt dat de natuurlijke bodem in het plangebied grotendeels is verstoord door (sub)recente graafwerkzaamheden. Het is onwaarschijnlijk dat zich in deze grond nog belangwekkende archeologische resten bevinden.

Binnen de grenzen van het plangebied zijn drie deellocaties aan te wijzen die intact zijn of waar om praktische redenen geen of onvoldoende vooronderzoek heeft kunnen plaatsvinden. Het archeologische niveau in deze zones is gekarteerd tussen 15 en 80 cm beneden het huidige maaiveld. Aanleg van het wegcunet, inclusief aangrenzende groenzones, zal dieper reiken en kan in de drie zones te verwachten archeologische waarden verstoren. De ontwikkeling blijkt op geen enkele manier verenigbaar met behoud van deze resten in de grond (in situ), een beleidspeerpunt in de gemeentelijke archeologienota. Van onevenredige aantasting is echter geen sprake, aangezien de resten door middel van een definitief archeologisch onderzoek vóór de feitelijke aanleg van de Parklaan (ex situ) zullen worden veiliggesteld.

Hoekelumse Eng

Het tracé van de Parklaan doorsnijdt de Hoekelumse eng. De tracébevestiging van de weg komt voort uit het verkeerstechnisch ontwerp waarbij de toegestane rijnsnelheid voor de exacte ligging een belangrijk ontwerpuitgangspunt is. Met de landschappelijke inpassing is rekening gehouden met de cultuurhistorische waarden van het terrein. De weg wordt, waar dat mogelijk is, lager aangelegd dan het omringende maaiveld. De weg snijdt dan als het ware door het oude landschap, waarbij de van oorsprong hoger gelegen enggronden geaccentueerd worden. Bestaande zichtlijnen worden gerespecteerd: de zichtlijn over de Bennekomseweg blijft behouden. Nieuwe zichtlijnen worden geïntroduceerd: vanuit de nieuwe onderdoorgang, rijdende naar Ede wordt zicht geboden op de bebouwing van Landgoed Hoekelum.

³ Voor meer informatie wordt verwezen naar het Ontwikkelingsplan Veluwe Poort.

⁴ Voor een gedetailleerde beschrijving van de onderzoeksresultaten en archeologische zones wordt verwezen naar Koeman, S.M., 2011: Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek, verkennend booronderzoek, Parklaan te Ede, gemeente Ede, *Synthegra Rapport S100219*, Doetinchem.

Historische buitenplaats: park- en tuinaanleg

Voor de realisatie van de Parklaan is ter plaatse van landgoed Hoekelum een verbreding voorzien van de huidige Edeseweg. Een deel van de groenopstand dient daardoor te worden gekapt met onvermijdelijk effect op de beschermde park- en tuinaanleg. Deze effecten zijn echter geminimaliseerd door de keuze voor een verbreding die voornamelijk aan de westzijde komt te liggen. Dit hangt samen met de gebiedsbegrenzing, die vanuit het oosten voornamelijk tot aan de berm van de Edeseweg loopt. Eventueel te kappen groenopstand valt daardoor in grotere mate buiten de gebiedsbegrenzing dan wanneer voor een verbreding aan de oostzijde zou zijn gekozen. De noodzakelijke dunning aan de westzijde is gering en leidt niet tot een onevenredige versterking van de beschermde parkaanleg.

Historische buitenplaats: voormalig theepaviljoen annex dienstwoning met achtergelegen schuur

Als gevolg van de wegverbreding aan de westzijde is een verplaatsing van het voormalige theepaviljoen noodzakelijk. Gekozen is voor een situering direct ten westen van de huidige locatie, waarbij het paviljoen in zijn geheel wordt verplaatst (inclusief scheidingsmuur), de zeldzame combinatie met de later aangebouwde dienstwoning in stand blijft (bouwvlak zelfde grootte), en de hoekverdraaiing ten opzichte van de Edeseweg identiek blijft aan de bestaande. De eveneens van rijkswege beschermde schuur op het achtererf behoudt zijn huidige locatie.



Afbeelding 22: Verplaatsing voormalig theepaviljoen. Zie verbeelding (plankaart) voor exact bouwvlak.

Een verplaatsing van een monument is in beginsel een drastische ingreep. De technische (on)mogelijkheden tot verplaatsing zijn dan ook nader onderzocht. Daarnaast zijn door een gekwalificeerd bureau de mogelijke effecten op de monumentale waarden, van zowel de beschermde parkaanleg als het theepaviljoen met dienstwoning, nader in kaart gebracht in een bouwhistorisch onderzoek.⁵ Bovendien is over een eventuele verplaatsing in 2014 advies gevraagd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK). Aanbevelingen zijn overgenomen. Mogelijke negatieve effecten kunnen daardoor worden geminimaliseerd. Tegelijkertijd kan de verplaatsing worden aangegrepen om onwenselijke verstoringen (uit later tijd) in het gevelbeeld van het monument weer ongedaan te maken.



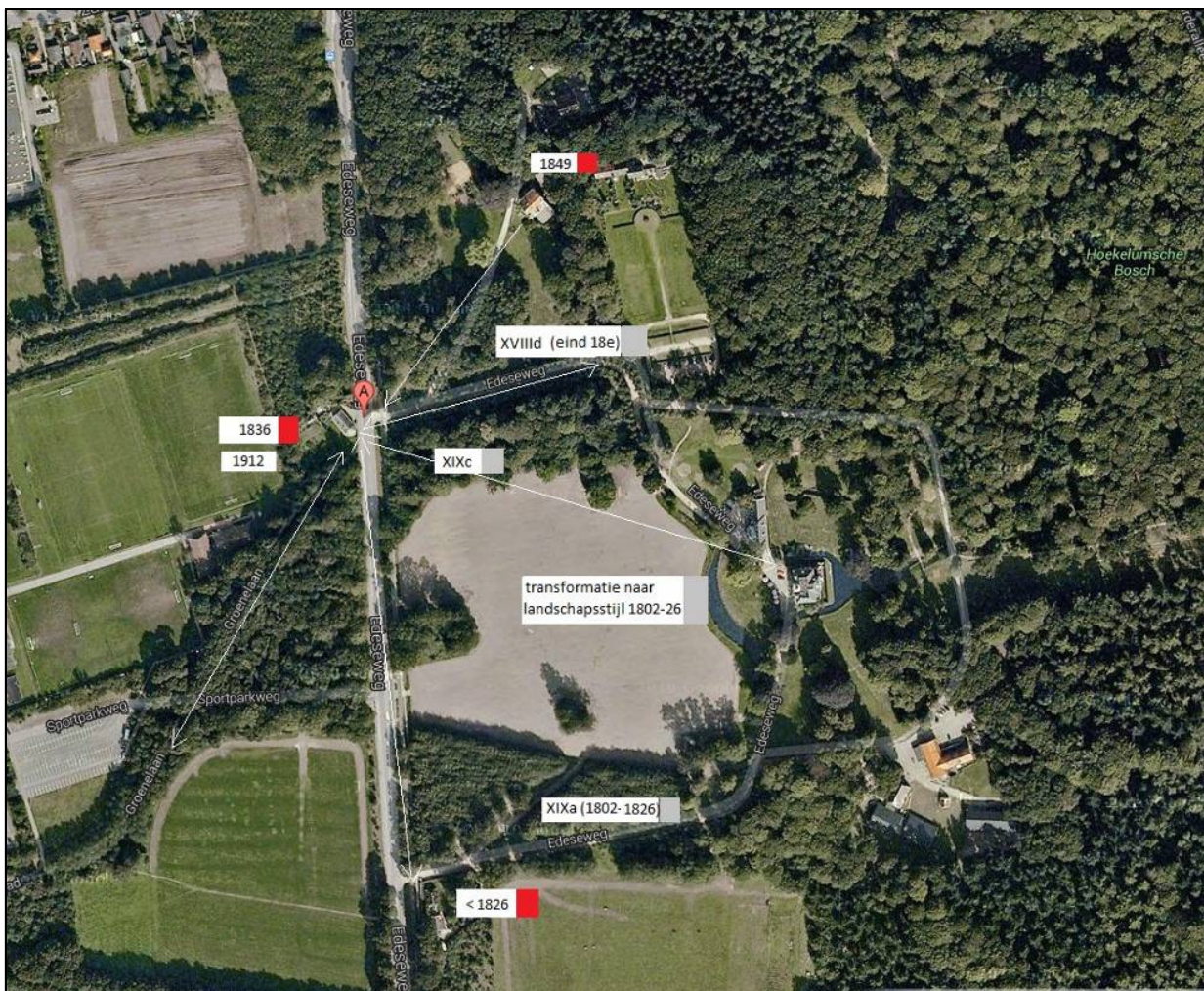
Afbeelding 23: Verplaatsing in 2013 van de monumentale Vechthoeve (1899) nabij Muiden. De hoeve moest wijken voor de aanleg van de A1. Rijkswaterstaat verbreedt in dit gebied de komende jaren de drukke snelwegen tussen Schiphol, Amsterdam en Almere met één of meer rijstroken.

⁵ Bureau voor Bouwhistorie en Architectuurgeschiedenis, *Edeseweg 157 Bennekom. Bouwhistorische opname op hoofdlijnen met waardstelling*, Utrecht 2013.

a) Gevolgen verplaatsing paviljoen voor de aanleg

Binnen de aanleg van de buitenplaats zijn een vijftal zichtrelaties aanwijsbaar waarin het theehuis een belangrijke rol speelt als 'point de vue': 1. met de noordelijke oprijlaan (eind 18^e eeuw), 2. met het hoofdhuis over de parkweide (XIXc), 3. met de dienstwoning (ca. 1826) aan de zuidelijke oprijlaan, 4. met de Groeneweg richting de Hoekelumse Eng (eind 18^e eeuw), en 5. met de acces naar het Huis Noordereng (1849). De driezijdig gesloten erker van het theepaviljoen maakt deze relaties visueel mogelijk. Het theehuis is daarnaast opgenomen als rustpunt in een bekende historische 'rondwandeling' vanaf het huis naar de Groeneweg. Deze zichtrelaties, alsmede de situering aan de historische rondwandeling, bewerkstelligen dat het monument erg gebonden is aan zijn huidige locatie binnen de aanleg van de buitenplaats. Een verplaatsing over grotere afstand zou deze relaties teniet doen. Daarom is daar niet voor gekozen.

In de situatie anno 2015 zijn de meeste relaties overigens minder sterk aanwezig en waarneembaar (als gevolg van recente ondergroei, doorgeschoten coniferen etc.), uitgezonderd de zichtrelatie in verband met de ligging aan het einde van de zichttas vanaf de noordelijke oprijlaan. De beoogde verplaatsing westwaarts, over slechts geringe afstand, zal daardoor de meeste zichtrelaties niet onevenredig verstoren en de zichtrelatie met de noordelijke oprijlaan zelfs geheel in tact laten. Ook blijft de situering van het paviljoen op de route van de historische rondwandeling in tact. De gevolgen van verplaatsing van het paviljoen voor de parkaanleg zijn daardoor minimaal.



Afbeelding 24: Overzicht van de vijf historische zichtrelaties waarin het theehuis een belangrijke rol speelt als 'point de vue'.

b) Gevolgen verplaatsing paviljoen voor het gebouw zelf

Het theepaviljoen (ca. 1836) kent in bouwhistorisch opzicht een 'hoge' monumentwaarde qua typologie, bouwstijl, materiaalgebruik, indeling en constructie. De aangebouwde dienstwoning (1912) heeft deels een 'indifferente' monumentwaarde (indeling gevels en deel plattegrond) en deels een 'positieve' monumentwaarde (o.a. balklaag zolder, kelder met trog, deel plattegrond).

De gevolgen voor de monumentale waarden van een verplaatsing zijn te minimaliseren mits het theepaviljoen in zijn geheel wordt verplaatst, en daarbij tegelijkertijd enige herstelwerkzaamheden worden uitgevoerd (o.a. herstel bekroning nokvorst, herstel historisch kleurschema, etc.). De (zeldzame) combinatie met de later aangebouwde dienstwoning blijft daarbij in stand. Daarbij zal nader overwogen en uitgewerkt worden of gekozen wordt voor verplaatsing van de aanbouw in de huidige verschijningsvorm, of voor een gedeeltelijke restauratie (of herbouw) daarvan, waarbij de bouwmassa gelijk blijft aan de bestaande, deze ondergeschikt blijft aan het theepaviljoen, de oude kapconstructie inclusief het beschot worden hergebruikt/teruggeplaatst, en (naar keuze) de oude vensterindeling uit 1912 wordt gereconstrueerd dan wel wordt gekozen voor een nieuwe gevelgeleding en indeling. De aanbouw kan hiermee aanzienlijk aan uitstraling winnen ten opzichte van de huidige, grotendeels aangetaste situatie. Met inachtnaam van deze randvoorwaarden worden als gevolg van de verplaatsing geen wezenlijke monumentwaarden van het theepaviljoen annex dienstwoning aangetast.

Molenbiotoop

De provinciale Omgevingsverordening richt zich op nieuwe bebouwing danwel beplanting binnen de molenbiotoop. In het bestemmingsplan Parklaan wordt geen nieuwe bebouwing mogelijk gemaakt. Er is sprake van de aanleg van een ontsluitingsweg die landschappelijk ingepast zal worden. Hierbij worden geen hoge bomen (van de eerste orde) toegepast. De realisatie van de Parklaan zal daarom geen onevenredig negatieve invloed op de bestaande situatie van de molenbiotoop hebben.

Conclusie

De hierboven beschreven archeologische aanpak wordt juridisch geborgd door zones met te verwachten archeologische waarden te beschermen met behulp van een medebestemming 'Waarde-Archeologie', met daaraan gekoppeld een vergunningstelsel. Bouw- en aanlegwerkzaamheden dieper dan 15 cm beneden het huidige maaiveld en met een oppervlak groter of gelijk aan 250 m² zijn op basis van deze regeling vergunningplichtig.

De verplaatsing van het theepaviljoen annex dienstwoning wordt in dit plan geregeld door de aanduiding van het nieuwe bouwvlak op de verbeelding, dat dezelfde grootte en hoekverdraaiing ten opzichte van de Edeseweg behoudt. De feitelijke verplaatsing wordt geregeld middels een aparte vergunningprocedures op basis van sectorale (monumenten-) wet- en regelgeving. De verwachting is dat deze omgevingsvergunning zal worden verleend. Het bevoegd gezag komt op dit punt een ruime beoordelingsvrijheid toe. Het is dan ook van oordeel dat het algemeen belang van de (verkeers)veiligheid, voor wat betreft het verbreden van de Edeseweg van 2X1 rijstrook naar 2X2 rijstroken zwaarder weegt dan het belang van het behoud van het rijksmonument op de huidige locatie.

4.9. Verkeer

Beleid/regelgeving

De provincie Gelderland streeft in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP-2) een duurzame mobiliteit na. Daarbij ondersteunt het verkeers- en vervoerssysteem een sterke economie en welvaart, terwijl het de sociale integratie stimuleert. Dit wil de provincie bereiken door een aanpak die bestaat uit vier sporen: voorkomen, beter benutten, bouwen en beprijzen. Voorkomen door ruimtelijke economische ontwikkelingen veel beter af te stemmen op de aanwezige infrastructuur en ze zoveel mogelijk te concentreren en te bundelen. Beter benutten van de bestaande wegen, fietspaden en openbaar vervoerverbindingen. Bouwen van de projecten uit het Statenakkoord en door het onderhoud van infrastructuur te combineren met het duurzaam veilig maken ervan. Hierbij start de provincie met het aanpakken van de grootste knelpunten. Beprijzen wordt op termijn ook als een mogelijkheid gezien om bereikbaarheidsproblemen aan te pakken.

Het gemeentelijk beleidskader wordt gevormd door het Gemeentelijk verkeer en vervoersplan (GVVP 2014). In het GVVP van de gemeente Ede is een vervolg op het GVVP van 2005. Het GVVP is een kadernota van het verkeersbeleid.

De doelen van het GVVP zijn als volgt:

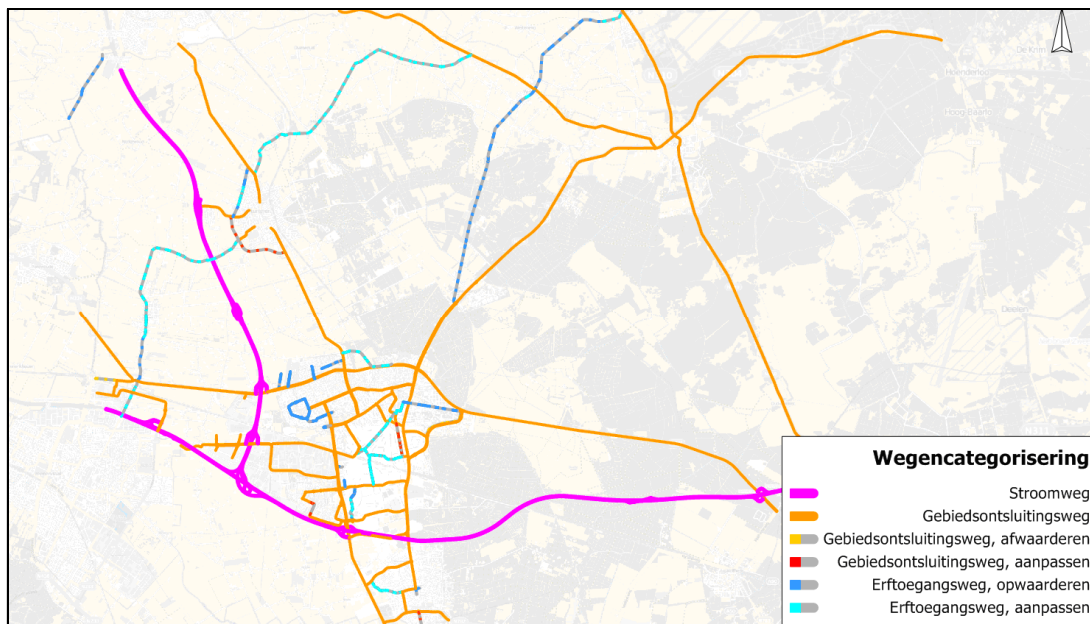
- Het bieden van een beleidskader voor operationele werkzaamheden vanuit het taakveld verkeer, zodat sturing wordt gegeven aan de beleidsactiviteiten en deze aansluiten op de ambities binnen het GVVP;
- Het beschikbaar hebben van een instrument voor de verduurzaming van het verkeersbeleid en beleidsuitvoering;

- Het informeren van de samenleving en andere beleidsvelden over de visie van de gemeente op verkeersbeleid, hoe zij dit beleid wil uitvoeren, wat van haar mag worden verwacht en welk beroep zij op de samenleving doet.

Beschouwing plansituatie

Verkeersstructuur

Binnen het GVVP is de wegcategorisering voor de wegen binnen de gemeente Ede vastgesteld. De wegen in beheer en onderhoud bij de gemeente Ede zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (GOW) of als erftoegangsweg (ETW). In afbeelding 25 is de (gewenste) wegcategorisering weergegeven.

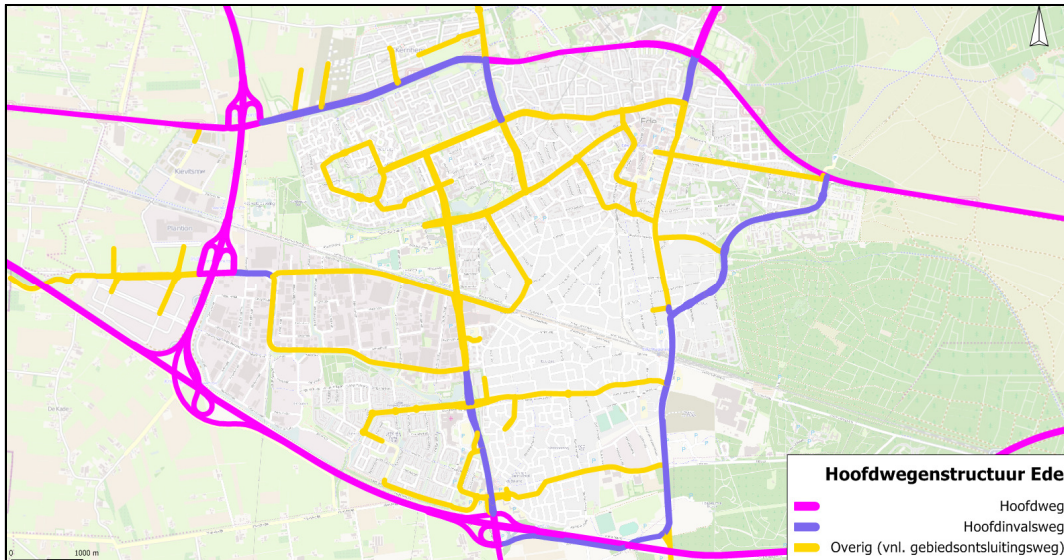


Afbeelding 25: Wegcategorisering met gewenste mutaties

Bij een gebiedsontsluitingsweg staat de verkeersfunctie voorop en dient snel en langzaam verkeer zoveel van elkaar gescheiden te worden. Enkele kenmerken voor gebiedsontsluitingswegen zijn speciale voorzieningen voor fietsers (vrijliggende fietspaden) en zo min mogelijk erfaansluitingen (van percelen) op de gebiedsontsluitingsweg. De maximum snelheid op een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom is 80 km/u en binnen de bebouwde kom is deze 70 of 50 km/u.

Bij een gebiedsontsluitingsweg is de voorrang op kruispunten geregeld en ten opzichte van erftoegangswegen ligt de gebiedsontsluitingsweg in de voorrang. Het kruisen van onderlinge gebiedsontsluitingswegen vindt veelal plaats door rotondevormen of verkeerslichten.

Binnen het GVVP is ook de hoofdwegenstructuur vastgesteld (zie afbeelding 26, waarbij onderscheid gemaakt wordt hoofdwegen, hoofdinvalswegen en overige (overwegend GOW's) wegen.



Afbeelding 26: Hoofdwegenstructuur Ede-stad

Fiets

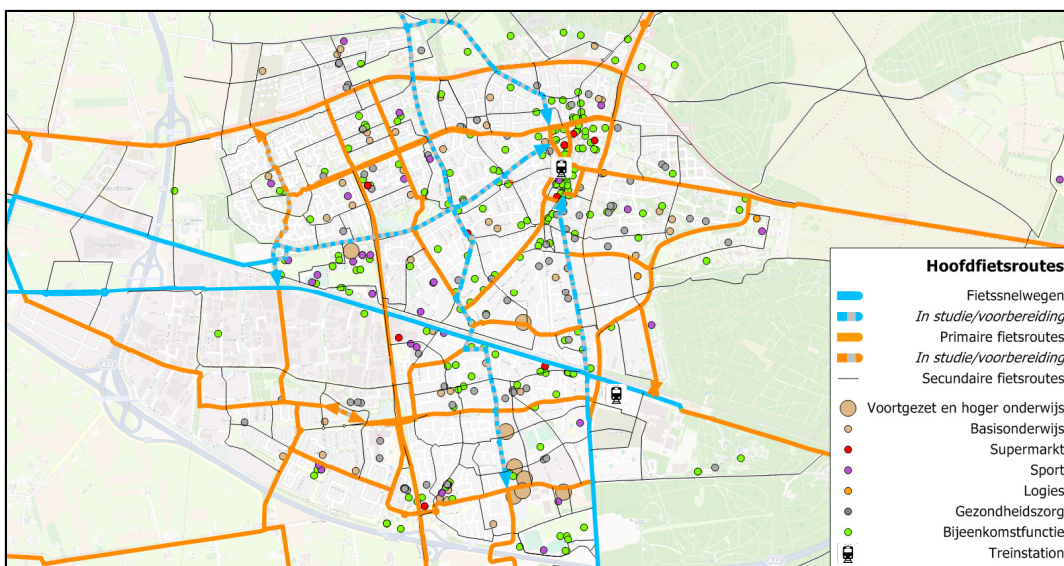
In lijn met de Edese kernwaarden groen, gezond en actief willen we het fietsgebruik bevorderen door:

- verkeersonveilige locaties aan te pakken;
- het bestaande fietsnetwerk te verbeteren;
- de vraag naar fietsparkeren te accommoderen en bij te dragen aan diefstalpreventie;
- door te gaan met de ontwikkeling van hoogwaardige, directe fietsverbindingen.

We hebben in de gemeente hoofdfietsroutes gedefinieerd. Dit zijn routes waarlangs (potentieel) veel wordt gefietst en die ook direct, comfortabel en relatief verkeersveilig zijn. Hierbij worden de volgende categorieën onderscheiden:

- Fietssnelwegen. Dit zijn intergemeentelijke routes die zoveel mogelijk conflictvrij zijn, zodat met hoge snelheid kan worden doorgefietst;
- Primaire fietsroutes. Dit zijn bovenlokale routes die op een directe wijze wijken of kernen met elkaar verbinden;
- Secundaire fietsroutes. Dit zijn binnen de bebouwde kommen lokale routes die de buurten ontsluiten en verbinden met primaire fietsroutes.

In afbeelding 27 worden de hoofdfietsroutes van Ede-stad weergegeven



Afbeelding 27: Ontwerp hoofdfietsroutes Ede-stad (situatie november 2013)

Situatie

Verkeersstructuur

De Parklaan loopt van de Poortwachter (aansluiting A12/Dreeslaan) over nieuw gebied langs de A12 om vervolgens deels over de bestaande infrastructuur van de Edeseweg en Bennekomseweg via nieuw gebied van de Kazerneterreinen naar de N224.

De Parklaan is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg die ten zuiden van de Zandlaan buiten de bebouwde kom ligt (maximum snelheid 80 km/u) en op het overige deel tot aan de N224 binnen de bebouwde kom ligt (maximum snelheid 50 km/u).

Binnen de hoofdwegenstructuur van Ede heeft de Parklaan de functie van hoofdinvalsweg, waarbij de met verkeerslichten uitgeruste kruispunten van de Parklaan adaptief (of groene golf) worden geregeld. Het noordelijk deel van de Parklaan wordt uitgerust met verkeerspleintjes, waarbij de Parklaan in de voorrang ligt.

De Parklaan wordt zodanig ingericht (aantal rijstroken, kruispunt oplossingen en opstelstroken) dat deze voldoende toekomstvast is. De Parklaan zorgt voor een goede ontsluiting van Ede-Oost, inclusief de nieuwe ontwikkelingen in het kader van het project de Veluwe Poort en Ede-centrum naar de A12 en de N224. Naast een optimale ontsluiting biedt de Parklaan ook verlichting c.q. een oplossing van bestaande verkeersproblematiek. De verwachting is dat (ook zonder realisatie van Veluwe Poort) capaciteitsproblemen ontstaan op de Edeseweg en Bennekomseweg, de leefbaarheidsproblematiek op de Klinkenbergerweg (tussen Emmalaan en Arnhemseweg) verslechterd en capaciteitsproblemen ontstaan op de oost-westverbindingen (Emmalaan/Tooroplaan). Tot slot is de Parklaan ook een verbetering van de bestaande verbinding tussen Bennekom en Ede.

Fiets

De fietsvoorziening langs de Parklaan tussen het viaduct A12 en de Emmalaan maakt onderdeel uit van de fietsnelweg tussen Ede en Wageningen en verbetert de stedelijke bereikbaarheid van Ede. Voor een optimale afwikkeling van het fietsverkeer met herkomst/bestemming Ede-centrum, de toekomstige fietsenstalling bij het station, de Kenniscampus aan Zandlaan, Bennekom en Wageningen (o.a. WUR) is gekozen voor de aanleg van een fietstunnel ter hoogte van Hoekelum. Door realisatie van de fietstunnel worden de fietsers in staat gesteld om op comfortabele wijze de Parklaan te kruisen zodat men ten noorden van Hoekelum aan de westzijde van de Parklaan rijdt. Dit is wenselijk omdat de grootste fietsaantrekkende voorzieningen (Kenniscampus, fietsenstalling station en fietstunnel van Oude Bennekomseweg via Stationsweg naar Ede-centrum) aan de westzijde van de Parklaan liggen.

De te realiseren fietsstructuur langs de Parklaan tussen de Emmalaan en de N224 is aangeduid als primaire fietsroute.

De Parklaan kruist de fietsnelweg Ede – Veenendaal en sluit op enkele primaire fietsroutes (Zandlaan, Emmalaan, Kazernelaan en Arnhemseweg) aan.

Voet- en rolstoelgangers

Voor de bereikbaarheid van (wijk)voorzieningen te voet, per rolstoel of scootmobiel wordt ingezet op het waarborgen en verbeteren van de toegankelijkheid van voetgangersroutes. Bij nieuwe ontwikkelingen en reconstructies wordt toegankelijkheid integraal meegenomen.

Bij aanleg van voetpaden / trottoirs wordt in de profielen en hellingspercentages rekenschap gehouden met rolstoel toegankelijkheid. Binnen het project Parklaan speelt dit met name in de langzaam verkeerstunnel bij Hoekelum en op het heuvelachtige omgeving op het noordelijk deel van de Parklaan.

Openbaar vervoer

Het busstation zal binnen de ontwikkeling van het project de Veluwe Poort verhuizen naar de oostzijde van de Parklaan en ten zuiden van de spoorlijn. Het busstation zal via de noordelijke aansluiting Enka (huidige Badweg en toekomstige Akulaan) aangesloten worden op de Parklaan. Over de Parklaan rijden diverse lijndiensten. De huidige haltelocaties blijven veelal gehandhaafd. Op het noordelijk deel van de Parklaan wordt ruimte gereserveerd voor de aanleg van 4 haltelocaties (2 per richting). De haltes zijn uitgevoerd met kommen, hoge perrons enabri's. De belangrijkste openbaar vervoerroute in het gebied loopt van het station Ede-Wageningen over de Emmalaan en Jan Th. Tooroplaan en is onderdeel van de Valleilijn, de HOV (hoogwaardig openbaar vervoer) verbinding tussen Ede en Wageningen. Mogelijk gaat (een deel van) deze lijn via het zuidelijke deel van de Parklaan naar Wageningen rijden.

Binnen de verkeersregelinstallatie voor kruispunt Parklaan/Emmalaan/Badweg wordt een prioriteitsregeling ingesteld voor een goede afwikkeling van het openbaar vervoer.

Parkeren

In december 2007 is het nieuwe parkeerbeleidsplan vastgesteld door de gemeenteraad van Ede. Hierin wordt aangegeven dat één van de uitgangspunten van het parkeerbeleid is bij nieuw- en verbouwprojecten de eis gesteld dat de hoeveelheid parkeerplaatsen die extra nodig is voor het betreffende project op eigen te ontwikkelen plangebied 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 Nota parkeernormering gemeente Ede (raadsbesluit 31 maart 2011).

De Parklaan heeft niet of nauwelijks directe bebouwing die voorzien dient te worden in parkeercapaciteit. Op de ventweg (gelegen direct ten zuiden van de Reehorsterweg) wordt een aantal parkeervakken gerealiseerd ten behoeve van bezoekers aan een aldaar gevestigde praktijk.

Conclusie

De Parklaan wordt een toekomstvaste ontsluiting voor Ede-Oost en levert een bijdrage om de bestaande en toekomstige verkeersproblematiek in geheel Ede op te lossen c.q. te verlichten.

4.10. Geluid

Beleid/regelgeving

Aanleg en reconstructie van gemeentelijke en provinciale wegen (Wet geluidhinder)

Sinds het eind van de jaren zeventig vormt de Wet geluidhinder (Wgh) een belangrijk juridisch kader voor het Nederlandse geluidsbeleid. Deze wet biedt geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industriewawaai door middel van zonering. De Wgh is daarom sterk gelinkt aan de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

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

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

In bovenstaande gevallen geldt voor nieuwe situaties in de zone van een weg een beschermingsniveau van 48 decibel (dB). Dit is de wettelijke voorkeurswaarde. Door middel van een zogenaamde hogere waarde procedure kan het bevoegd gezag in bepaalde gevallen (indien bron- en overdrachtsmaatregelen tekort schieten) gemotiveerd afwijken van de voorkeurswaarde en een hogere geluidsbelasting (zogenaamde hogere waarde) toestaan. Hier staat dan tegenover dat de geluidsisolatie van de betreffende woning onderzocht en, indien sprake is van overschrijding van de norm voor het binnenniveau in de woning, verbeterd dient te worden. De maximale ontheffingswaarde ter plaatse van bestaande woningen bedraagt bij de aanleg van een nieuwe weg 63 dB in stedelijk gebied en 58 dB in buitenstedelijk gebied. In het geval van een reconstructie van een weg geldt een maximale ontheffingswaarde van 68 dB.

Reconstructie van rijkswegen (Wet milieubeheer)

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

In hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer is vastgelegd dat het geluid van rijkswegen en spoorwegen met geluidproductieplafonds beheerst wordt. Het geluidproductieplafond (GPP) is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt gelegen langs de weg.

Bij de wijziging van een bestaande rijksweg geldt 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 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 bronmaatregelen 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 in het register opgenomen en worden de geluidproductieplafonds opnieuw vastgesteld door de minister.

Beschouwing plansituatie (Parklaan)

Situatie

De Parklaan vormt de verbinding tussen de N224 in het noorden en de A12 in het zuiden. Het noordelijke deel (tussen de N224 en de Klinkenbergerweg) en zuidelijke deel (tussen de Edeseweg en de aansluiting op de Dr. W. Dreeslaan) worden nieuw aangelegd. Het middengedeelte en de aansluiting van de nieuwe wegvakken op het bestaande wegnet betreft een reconstructie. Het bestemmingsplan omvat de volgende aanpassing aan wegvakken die onder het regime van de Wet geluidhinder vallen:

- Wijzigen kruispunt Parklaan/N224 → reconstructie **N224**: buitenstedelijke weg met invloed op woningen in stedelijk gebied.
- Gedeelte **Parklaan Noord** tussen de N224 en de huidige Klinkenbergerweg → nieuwe weg in stedelijke gebied.
- Gedeeltelijke afsluiting voor motorvoertuigen en afwaardering naar 30 km/uur van de **Nieuwe Kazernelaan** → wettelijk kader komt te vervallen (geen toetsing meer aan de Wgh).
- Aansluiting van de **Eikenlaan** op de Parklaan → reconstructie van een weg in stedelijk gebied.
- Aanpassingen aan bestaand tracé **Klinkenbergerweg/Bennekomseweg/Edeseweg** in verband met de aansluiting van Parklaan Noord en Parklaan Zuid (inclusief aanpassing kruispunten met **Emmalaan** en **Zandlaan**) → reconstructie van wegen in stedelijk/buitenstedelijk gebied.
- Gedeelte **Parklaan Zuid** tussen de aftakking van de Edeseweg richting Bennekom tot aan de Dr. W. Dreeslaan → aanleg nieuwe weg in buitenstedelijk gebied.
- Verleggen **Maanderdijk** → reconstructie in buitenstedelijke gebied.
- Aanpassing aansluitingen Parklaan, op-/afritten A12 en Maanderdijk op de **Dr. W. Dreeslaan** → reconstructie in buitenstedelijke gebied.

Samenvatting onderzoek

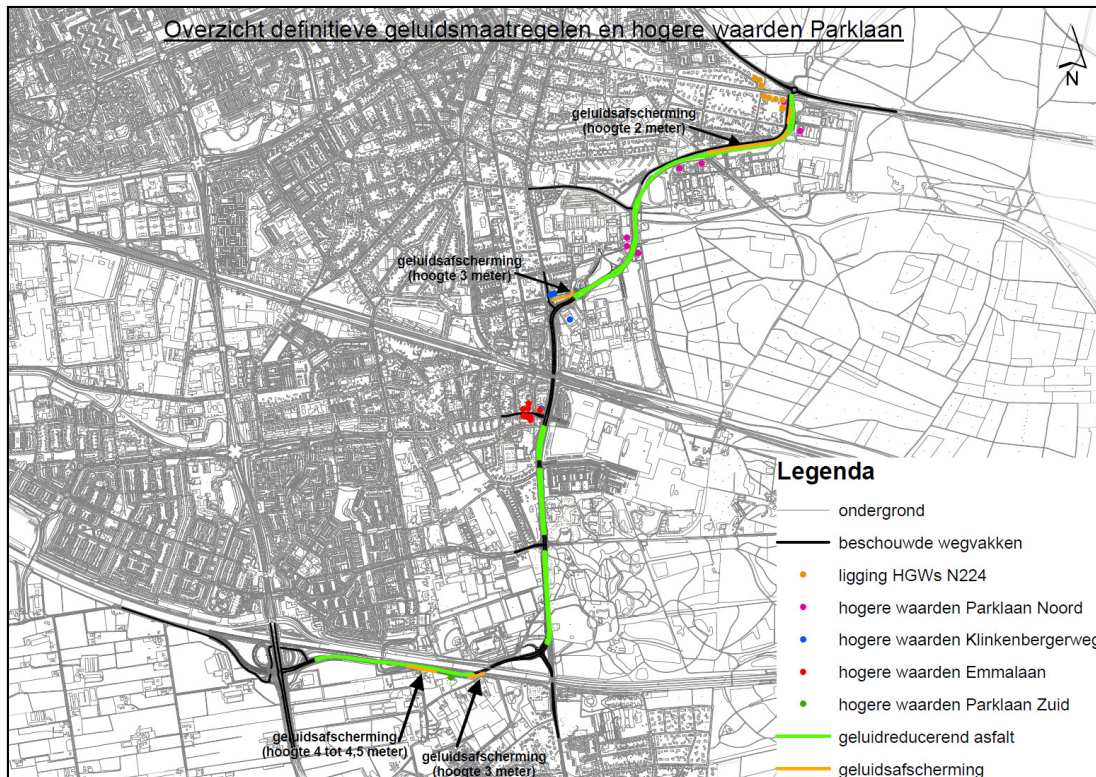
Ter plaatse van diverse woningen wordt als gevolg van de realisatie van de Parklaan de voorkeurswaarde overschreden en/of een reconstructie-effect berekend. Daarom zijn geluidreducerende maatregelen beschouwd. Ook inclusief maatregelen wordt ter plaatse van een aantal woningen niet voldaan aan de voorkeurswaarde of wordt het reconstructie-effect niet geheel weggenomen. Voor deze woningen wordt een hogere waarde vastgesteld. De onderzoeksresultaten staan beschreven in rapport 'Akoestisch onderzoek Parklaan, Ede' met kenmerk E14.017 (versie 5) van 17 mei 2015). Hieronder volgt een uitgebreide samenvatting van de onderzoeksresultaten.

Maatregelen

Om de geluidsbelasting als gevolg van de realisatie van de Parklaan en de wegaanpassingen te reduceren, te voldoen aan de voorkeurswaarde of een reconstructie-effect te voorkomen worden de volgende geluidreducerende maatregelen getroffen (zie ook onderstaande figuur):

- Geluidreducerend asfalt op het noordelijke deel van de Parklaan tussen de N224 en de aansluiting op de Klinkenbergerweg.
- Geluidsafscherming met een hoogte van 2 meter aan de westzijde van het noordelijk deel van de Parklaan tussen de Arnhemseweg en de Sijsseltselaan.
- Geluidsafscherming met een hoogte van 3 meter langs het noordelijk deel van de Parklaan ter hoogte van de Berkenlaan.
- Geluidreducerend asfalt op de Klinkenbergerweg/Bennekomseweg/Edeseweg tussen de Emmalaan en de aftakking richting Bennekom, met uitzondering van de kruispunten.

- Geluidreducerend asfalt op het zuidelijk deel van de Parklaan tussen de aansluiting Edeseweg en de aansluiting van de verlegde Maanderdijk op de Parklaan.
- Geluidsafscherming met een hoogte variërend van 2 tot 4,5 meter aan de zuidzijde van het zuidelijk deel van de Parklaan tussen de onderdoorgang onder de A12 tot circa 70 meter ten westen van de Bovenbuurtweg.



Afbeelding 28 : overzicht definitieve geluidsmaatregelen en hogere waarden Parklaan

Ter plaatse van 9 woningen ontstaat een reconstructie-effect vanwege de aanpassing van de rotonde aansluiting Parklaan/N224. Het toepassen van geluidsmaatregelen om het reconstructie-effect weg te nemen stuit op overwegende bezwaren van landschappelijke en geluidtechnische aard. Op de N224 ligt namelijk reeds in de huidige situatie een geluidreducerend wegdek. Het toepassen van geluidsschermen/-wanden is praktisch niet uitvoerbaar gezien de smalle eigendomsstrook langs de N224 en de tientallen bomen die voor een dergelijke afscherming zouden moeten wijken.

Ter plaatse van de bovenwoning Arnhemseweg 120/120a, enkele kazernegebouwen en enkele woningen aan de Berkenlaan wordt ondanks de maatregelen niet voldaan aan de toetswaarde. Het plaatsen van geluidsschermen is vanuit stedenbouwkundig en verkeerskundig oogpunt niet wenselijk.

De reconstructie van de Emmalaan/Klinkenbergerweg (het toevoegen van een extra opstelstrook voor rechtsaf) is dermate beperkt dat maatregelen financieel niet haalbaar zijn. Overigens ligt ten westen van de kruising met de Oude Bennekomseweg reeds een geluidreducerende deklaag, zodat verdere bronmaatregelen niet haalbaar zijn. Het plaatsen van geluidsschermen is vanuit stedenbouwkundig en verkeerskundig oogpunt niet wenselijk en niet haalbaar voor appartementengebouw Oranjestaete op de hoek Emmalaan/Oude Bennekomseweg.

Ter plaatse van de woning Klein Hoekelumseweg 2 zijn verdergaande maatregelen om aan de voorkeurswaarde te kunnen voldoen financieel niet doelmatig aangezien het om een enkele woning gaat en de woning aangekocht is door de gemeente.

Hogere waarden

Na het doorvoeren van de genoemde geluidsmaatregelen wordt nog bij in totaal 68 geluidsgevoelige bestemmingen (waarvan 61 woningen en 7 kazernegebouwen) de voorkeurswaarde overschreden of een toename vanwege reconstructie van meer dan 1,5 dB berekend. De geluidsbelasting op de te beschouwen gevels gaat de maximale ontheffingswaarde of maximale reconstructiewaarde niet te

boven. Aangezien verdergaande maatregelen om ook bij deze woningen/gebouwen te voldoen aan de toetswaarde stuiten op overwegende bezwaren van landschappelijke, verkeerskundige en/of financiële aard, wordt voor deze woningen een hogere waarde vastgesteld. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd tot het vaststellen van de hogere waarden voor de gemeentelijke wegen en de provincie is bevoegd voor het vaststellen van de hogere waarden vanwege de aanpassingen aan de N224. In onderstaande tabel zijn de woningen genoemd waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld. In de figuur zijn de geluidsmaatregelen en de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld weergegeven. De besluiten hogere waarden worden samen met het ontwerpbestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage gelegd.

Tijdens de aanleg van de weg wordt de geluidwering van de gevelopbouw van de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld onderzocht. Indien uit dit onderzoek blijkt dat niet wordt voldaan aan de norm uit het Bouwbesluit voor het binnenniveau in de woning, worden gevelisolatiemaatregelen aangeboden aan de bewoners/eigenaren.

nr.	geluidgevoelig object	aantal	hoogte [m]	vast te stellen hogere waarde [dB]	toegepaste aftrek conform art. 110g Wgh [dB]	geluidsbron
6008	Diepenbrocklaan 35	1	1,5	51	2	N224
6011	Diepenbrocklaan 37	1	4,5	56	2	N224
6016	Diepenbrocklaan 39	1	4,5	53	2	N224
6028	Arnhemseweg 116	1	4,5	51	2	N224
6033	Arnhemseweg 118	1	7,5	52	2	N224
6039	Arnhemseweg 118a	1	1,5	51	2	N224
6045	Arnhemseweg 120/120a	1	7,5	57	2	N224
6092	Nieuwe Kazernelaan 93	1	7,5	50	2	N224
6090	Nieuwe Kazernelaan 95	1	7,5	50	2	N224
6041	Arnhemseweg 120/120a	1	5/7,5	49	5	Parklaan Noord
6017	SSK: gebouw 70	1	5/7,5/10	49	5	Parklaan Noord
6057	EBK: gebouw 2	1	5	50	5	Parklaan Noord
6062	EBK: gebouw 5	1	5	50	5	Parklaan Noord
6042	MN: gebouw 1	1	5	52	5	Parklaan Noord
6001	MN: gebouw 15	1	5	52	5	Parklaan Noord
6004	PMT-gebouw	1	4,5	54	5	Parklaan Noord
6252	Berkenlaan 15-17	2	7,5	58	5	Klinkenbergerweg
6255	Berkenlaan 19	1	5	53	5	Klinkenbergerweg
6289	MZ: gebouw 41	1	5	55	5	Klinkenbergerweg
6358	Oude Bennekomseweg 19	1	1,5	60	5	Klinkenbergerweg
6358	Oude Bennekomseweg 21	1	1,5	60	5	Klinkenbergerweg
6358	Oude Bennekomseweg 61	1	1,5	60	5	Klinkenbergerweg
6358	Oude Bennekomseweg 63	1	1,5	60	5	Klinkenbergerweg
6358	Oude Bennekomseweg 31	1	5	61	5	Klinkenbergerweg
6358	Oude Bennekomseweg 33	1	5	61	5	Klinkenbergerweg
6358	Oude Bennekomseweg 65	1	5	61	5	Klinkenbergerweg
6358	Oude Bennekomseweg 67	1	5	61	5	Klinkenbergerweg
6358	Oude Bennekomseweg 41	1	7,5	61	5	Klinkenbergerweg
6358	Oude Bennekomseweg 69	1	7,5	61	5	Klinkenbergerweg
6358	Oude Bennekomseweg 71	1	7,5	61	5	Klinkenbergerweg
6358	Oude Bennekomseweg 49	1	10,5	60	5	Klinkenbergerweg
6358	Oude Bennekomseweg 73	1	10,5	60	5	Klinkenbergerweg
6358	Oude Bennekomseweg 75	1	10,5	60	5	Klinkenbergerweg
6358	Oude Bennekomseweg 55	1	13,5	60	5	Klinkenbergerweg
6358	Oude Bennekomseweg 77	1	13,5	60	5	Klinkenbergerweg
6358	Oude Bennekomseweg 79	1	13,5	60	5	Klinkenbergerweg
6358	Oude Bennekomseweg 59	1	15,5	60	5	Klinkenbergerweg

nr.	geluidgevoelig object	aantal	hoogte [m]	vast te stellen hogere waarde [dB]	toegepaste aftrek conform art. 110g Wgh [dB]	geluidsbron
6371	Emmalaan 1	1	7,5	59	5	Emmalaan
6368	Emmalaan 3	1	7,5	59	5	Emmalaan
6352	Emmalaan 4	1	7,5	57	5	Emmalaan
6366	Emmalaan 5	1	7,5	59	5	Emmalaan
6376	Bennekomseweg 16	1	7,5	58	5	Emmalaan
6380	Bennekomseweg 18	1	7,5	53	5	Emmalaan
6347	Oude Bennekomseweg 12	1	7,5	50	5	Emmalaan
6349	Oude Bennekomseweg 14	1	7,5	57	5	Emmalaan
6674	Oude Bennekomseweg 11	1	1,5	52	5	Emmalaan
6675	Oude Bennekomseweg 13	1	1,5	58	5	Emmalaan
6676	Oude Bennekomseweg 15	1	1,5	59	5	Emmalaan
6676	Oude Bennekomseweg 17	1	1,5	59	5	Emmalaan
6677	Oude Bennekomseweg 19	1	1,5	55	5	Emmalaan
6674	Oude Bennekomseweg 23	1	5	53	5	Emmalaan
6675	Oude Bennekomseweg 25	1	5	59	5	Emmalaan
6676	Oude Bennekomseweg 27	1	5	60	5	Emmalaan
6676	Oude Bennekomseweg 29	1	5	60	5	Emmalaan
6677	Oude Bennekomseweg 31	1	5	55	5	Emmalaan
6674	Oude Bennekomseweg 35	1	7,5	53	5	Emmalaan
6676	Oude Bennekomseweg 37	1	7,5	59	5	Emmalaan
6676	Oude Bennekomseweg 39	1	7,5	59	5	Emmalaan
6674	Oude Bennekomseweg 43	1	10,5	53	5	Emmalaan
6676	Oude Bennekomseweg 45	1	10,5	59	5	Emmalaan
6676	Oude Bennekomseweg 47	1	10,5	59	5	Emmalaan
6675	Oude Bennekomseweg 51	1	13,5	58	5	Emmalaan
6676	Oude Bennekomseweg 53	1	13,5	58	5	Emmalaan
6677	Oude Bennekomseweg 55	1	13,5	54	5	Emmalaan
6676	Oude Bennekomseweg 57	1	15,5	58	5	Emmalaan
6676	Oude Bennekomseweg 59	1	15,5	58	5	Emmalaan
6302	Klein Hoekelumseweg 2	1	4,5	57	2	Parklaan Zuid

Beschouwing plansituatie (aanpassing op-/afrit A12)

Om de Parklaan aan te kunnen sluiten op de Dr. W. Dreeslaan dient de zuidelijke op-/afrit van de A12 verplaatst te worden naar de westzijde van de Dr. W. Dreeslaan. De invloed van deze wijziging aan de rijksweg op de geluidsbelasting ter plaatse van de referentiepunten en het akoestisch leefklimaat bij omliggende woningen is onderzocht en getoetst aan de vigerende geluidproductieplafonds (GPP's). De resultaten van dit onderzoek staan beschreven in rapport Akoestisch onderzoek Wijziging afslag A12 Ede met kenmerk BD2952 van 20 mei 2015, opgesteld door adviesbureau Royal Haskoning DHV. Hieronder volgt een samenvatting van de onderzoeksresultaten.

De wijziging van de aansluiting Ede heeft tot gevolg dat zich overschrijdingen voordoen op de GPP's en dat referentiepunten dienen te worden verplaatst. Bij verschillende woningen aan de noord- en zuidkant van de A12 wordt de toetswaarde overschreden. Daarom zijn maatregelen onderzocht. Aan de zuidzijde is een scherm met een lengte van 250 meter en een hoogte van 2 meter (financieel) doelmatig. Met dit scherm worden alle overschrijdingen van de toetswaarde aan de zuidzijde van de A12 weggenomen. Doordat de kosten van (extra) maatregelen aan de noordzijde van de A12 niet opwegen tegen de te reduceren geluidsbelasting, worden maatregelen als niet doelmatig beoordeeld. Er resteren 190 adressen met een overschrijding van de toetswaarde. De overschrijding bedraagt maximaal afgerond 1 decibel.

Het bovenstaande betekent dat een GPP-wijzigingsprocedure moet worden gevoerd. Deze procedure wordt momenteel voorbereid. In de uitvoeringsfase wordt een geluidsscherm langs de nieuwe zuidelijke afrit gerealiseerd. In deze fase wordt ook de geluidwering van de gevelopbouw van de woningen waar een overschrijding van de toetswaarde plaatsvindt onderzocht. Indien uit dit onderzoek

blijkt dat niet wordt voldaan aan de norm voor het binnenniveau in de woning, worden gevelisolatiemaatregelen aangeboden aan de bewoners/eigenaren.

Conclusie

Binnen het project Parklaan wordt een groot aantal geluidsmaatregelen doorgevoerd. Ondanks het doorvoeren van maatregelen, zoals geluidreducerend asfalt en geluidswallen/geluidsschermen, dient voor een aantal woningen en kazernesgebouwen een hogere waarde te worden vastgesteld. Het doorvoeren van verdere maatregelen stuit namelijk op bezwaren van financiële, landschappelijke en verkeerskundige aard. Voor de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld of waar een overschrijding van de toetswaarde plaatsvindt vanwege de aanpassing aan de A12 wordt in een later stadium een onderzoek naar de geluidwering van de gevelopbouw verricht ter toetsing van het binnenniveau. Indien uit dit bouwakoestische onderzoek blijkt dat de toepasselijke norm voor het binnenniveau wordt overschreden, krijgen de bewoners/eigenaren gevelisolatie maatregelen aangeboden.

Geconcludeerd wordt dat na het doorvoeren van de geluidsmaatregelen ter plaatse van alle woningen wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde of maximale reconstructiewaarde en daarmee een acceptabel woon- en leefklimaat wordt gewaarborgd. Gelijklopend met de bestemmingsplanprocedure wordt een hogere waarde procedure en een wijzigingsprocedure GPP's doorlopen.

4.11. Luchtkwaliteit

Wet- en regelgeving

Op 15 november 2007 is de 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.

Beschouwing plansituatie

De ontwikkelingen binnen de Veluwe Poort, waaronder ook de Parklaan, zijn als IBM-project opgenomen in het NSL (IB-nr. 289). 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 aanleg van de Parklaan geen overschrijdingen van de grenswaarden langs wegen optreden binnen het grondgebied van Ede.

Conclusie

De ontwikkelingen binnen de Veluwe Poort, waaronder ook de Parklaan, zijn als IBM-project opgenomen in het NSL (IB-nr. 289). 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 het traject van de Parklaan. Uit de jaarlijkse monitoringsresultaten volgt dat ook na aanleg van de Parklaan 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 het bestemmingsplan Parklaan nodig.

4.12. Externe veiligheid

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.

Wet- en regelgeving

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.

De Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen schrijft voor hoe overheden dienen om te gaan met risico's als gevolg van transportassen zoals wegen en spoorwegen. Om meer afstemming te verkrijgen tussen transport van gevaarlijke stoffen, veiligheid en ruimtelijke ontwikkelingen is het Wet basisnet in ontwikkeling. 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. De resultaten van het basisnet zijn reeds verwerkt in de bestaande Circulaire. De Circulaire wordt per 1 april 2015 vervangen door het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).

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.

Beschouwing plansituatie

Parklaan

Over het traject van de Parklaan zal nauwelijks of geen transport van gevaarlijke stoffen plaatsvinden. 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 het traject van de Parklaan kiezen. 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 vanwege transport op het traject is niet nodig.

A12

De A12 is in de Regeling basisnet aangewezen als basisnetroute. De maximale gebruiksruimte bedraagt 4000 transporten GF3. De A12 heeft geen veiligheidszone: de PR 10⁻⁶-contour ligt binnen de weg. Wel heeft de A12 een plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 30 meter.

Er zijn of worden geen cameratellingen van het vervoer van gevaarlijke stoffen verricht voor op- en afritten op landelijke schaal, met als reden dat hier dermate weinig vervoer wordt verwacht dat dit geen grote risico's zal opleveren. Er liggen langs de op- en afritten dan ook geen veiligheidszones. Doordat er op op- en afritten van en naar het onderliggend wegennet relatief weinig vervoer van brandbare vloeistoffen zal plaatsvinden worden deze ook vrijgesteld van het landelijk PAG-beleid.

Voorliggend bestemmingsplan maakt geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk binnen het invloedsgebied van de A12. Wel wordt de omklapping van de zuidelijke op-/afrit van de A12 mogelijk gemaakt. Gezien vanuit de verantwoordelijkheid van de Minister heeft alleen het omklappen van de op- en afrit geen gevolgen voor het transport van gevaarlijke stoffen over de A12. De risico's worden namelijk volledig bepaald door het vervoer van gevaarlijke stoffen over de hoofdrijbaan. Er hoeft geen nader onderzoek te worden verricht.

Hoge druk aardgasleidingen

Het plangebied wordt door twee hoge druk aardgasleidingen doorkruist (leiding N-568-10: gelegen ten noorden van de Albertstunnel en leiding N-568-12: gelegen nabij de Maanderdijk/Dr. Willem Dreeslaan). De ligging van leiding N-568-12 zal mogelijk gewijzigd worden door de aanpassingen van de Maanderdijk en de A12. De exacte ligging van de leiding is ten tijde van het opstellen van voorliggend bestemmingsplan nog niet duidelijk. Wanneer er inzicht is of en hoe de leiding verlegd zal worden, zal zo nodig een onderzoek plaatsvinden naar de risico's (PR en GR) vanwege de verlegging. Voor de gewijzigde ligging van de buisleiding kan een planherziening nodig zijn. Aangezien de op- en afrit nabij de buisleiding en dichterbij de woningen aan de Maanderdijk komt te liggen, wordt dan de VGGM om advies gevraagd met betrekking tot de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. De huidige ligging van de leidingen en de bebouwingsvrije zone worden opgenomen in de regels en de verbeelding.

Conclusie

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

4.13. Veiligheid

Beleid/regelgeving

Om een veilige omgeving te creëren of te behouden zijn er op het gebied van fysieke veiligheid een aantal aspecten waarmee rekening gehouden moet worden.

Zo worden er eisen gesteld aan de bereikbaarheid van de openbare wegen voor de hulpverleningsdiensten. Dit leidt tot het stellen van minimale afmetingen en bochtstralen zodat hulpverleningsvoertuigen een object of calamiteit goed kunnen bereiken en adequate hulp kunnen verlenen. Met betrekking tot voldoende bluswater in het openbare wegennet zijn er ook eisen gesteld.

Deze eisen hebben betrekking op de afstanden vanaf de bluswatervoorziening tot aan een gebouw en de capaciteit ervan.

In de "Handleiding Bluswatervoorziening en bereikbaarheid" een uitgave van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding worden deze eisen gesteld.

In het Gemeentelijke verkeer en vervoersplan (GVVP 2005) van de gemeente Ede worden de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoersbeleid binnen de gemeente Ede tot 2015 geformuleerd. In het GVVP zijn ook de hoofd- en subaanrijdroutes voor de hulpverleningsdiensten vastgesteld.

Tevens worden er eisen gesteld aan de opkomsttijden voor brandweervoertuigen. Deze zijn afhankelijk van de bestemming. Voor gebouwen waarin geslapen wordt en verminderd zelfredzame mensen verblijven worden strengere eisen gesteld dan gebouwen waar dit niet zo is. De opkomsttijden zijn gesteld in de Wet veiligheidsregio's (1 oktober 2010) met het daarbij behorende Besluit veiligheidsregio's. In het Besluit zijn de tijdnormen voor de opkomsttijden vastgelegd.

Beschouwing plansituatie

Nieuwe ontwikkelingen zullen worden getoetst aan de Handleiding Bluswatervoorziening en bereikbaarheid, het Besluit veiligheidsregio's en het GVVP. Dit zal gebeuren bij de bouwplannen en inrichtingsplannen van de openbare ruimte. De uitwerking van de openbare ruimte waar de Parklaan wordt aangelegd zal worden voorgelegd aan de brandweer.

Conclusie

De nieuw aan te leggen Parklaan zal voor de hulpverleningsdiensten een belangrijke ontsluitingsroute voor Ede worden en zal daarom als hoofdaanrijdroute worden aangewezen.

De Klinkenbergerweg en de Eikenlaan zullen de huidige status als (hoofd)aanrijdroute blijven behouden.

4.14. Kabels en leidingen

Beschouwing plansituatie

Er bevinden zich twee hogedrukgasleidingen in het plangebied. Een ligt onder de Klinkenbergerweg te hoogte van het Stationsplein Noord en de hoofdgebouwen van de Prins Mauritskazerne Zuid. Deze is inmiddels bij de verdere planontwikkeling van de Veluwe Poort naar het zuiden toe verlegd. De andere ligt ten zuidwesten van de Poortwachter. De leidingen hebben een belemmerende strook van 4 meter aan weerszijden van de leiding.

In het gebied zijn ook rioolleidingen aanwezig (nabij de Nieuwe Kazernelaan/Sysseitselaan en de dr. Willem Dreeslaan). Ook deze zijn bestemd met een belemmerende strook aan weerszijden van de weg.

Conclusie

Om de leidingen te beschermen zijn de dubbelbestemmingen Leiding - Gas en Leiding - Riool in het bestemmingsplan opgenomen.

5. Economische uitvoerbaarheid

Exploitatieplan

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. Tevens is relevant of er op grond van het bestemmingsplan een bouwplan in de zin van artikel 6.2.1 Bro kan worden gerealiseerd.

Voor het bestemmingsplan Parklaan wordt er geen bouwplan ex artikel 6.2.1 Bro mogelijk gemaakt. Daarnaast is het kostenverhaal anderszins verzekerd is. Tevens is het niet nodig om een fasering op te nemen, dan wel noodzakelijk om eisen te stellen conform artikel 6.13 lid 2 sub b, c of d Wro. Het is niet nodig om een exploitatieplan vast te stellen. Hierover moet bij de vaststelling van het bestemmingsplan formeel door de gemeenteraad een besluit worden genomen.

Eigendomssituatie

De gemeente heeft nog niet alle gronden in eigendom. De gemeente streeft ernaar om met deze grondeigenaren tot overeenstemming te komen over verkoop en de gronden dus minnelijk te verwerven (privaatrechtelijk). Mocht dit niet tot het gewenste resultaat leiden, dan zal de gemeente een onteigeningsprocedure starten.

Planschade

Door een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van het project zal eventuele schade en hinder als gevolg van de nieuwe planologische situatie zoveel mogelijk worden voorkomen. Er van uit gaande dat de kans van optreden gering is, is in het budget van de Parklaan een beperkte voorziening opgenomen voor mogelijke planschade.

Kosten- en opbrengstenraming

De Parklaan is onderdeel uit van het project Veluwe Poort. Voor de Veluwe Poort is een integrale Business Case opgesteld waarin kosten en opbrengsten en de (financiële) verbanden tussen de deelprojecten in samenhang worden gezien.

Het kosten van het project Parklaan zijn geraamd op € 61,2 (nominaal, prijspeil 2014).

Het project wordt gefinancierd door subsidies, bijdragen van de gemeente Ede en zogenaamde bijdragen bovenwijks uit verschillende woningbouwprojecten (zowel gemeentelijke als derden, zoals het Enka-terrein).

De investeringen worden als volgt gedekt:

• Toegezegde subsidies:	
o GSO-3	€ 8,0 mln.
o GSO-4	€ 4,0 mln.
o NSL subsidie	€ 0,5 mln.
o GSO-4 (fietstunnel)	€ 2,5 mln.
• Bijdrage Algemene Dienst (fietstunnel)	€ 2,5 mln.
• Bijdrage Bovenwijks	€
o Gemeentelijke gebiedsontwikkeling	€ 28,0 mln.
o Gebiedsontwikkeling derden	€ 14,0 mln.
• Overige bijdragen derden	€ 2,1 mln.
Totale dekking	€ 61,6 mln.

Op basis van de nominale ramingen (prijspeil 2014) een licht positief resultaat. Dit positieve resultaat is voldoende om de toekomstige prijsindexatie op de investeringen af te dekken.

Het voorgaande overziende is de economische uitvoerbaarheid van de Parklaan geborgd.

6. Juridische planbeschrijving

6.1. Inleiding

Voor het bestemmingsplan Parklaan is gebruik gemaakt van in de Wet ruimtelijke ordening opgenomen standaardvorm van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingplannen 2008 (SVBP 2008). De kern van de voorgestelde regeling volgt uit twee uitgangspunten: zoveel mogelijk informatie op de verbeelding 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. Hoofdstuk I bevat de inleidende regels voor het hele plangebied. Hoofdstuk II regelt de bestemmingen en het daarop toegestane gebruik. Hoofdstuk III regelt de algemene regels waaronder een aantal flexibiliteitsbepalingen in de vorm van afwijkingsregels. Ten slotte regelt Hoofdstuk IV de overgangs- en slotregels. In de volgende paragraaf worden alle bestemmingen uitgebreid behandeld.

6.2. Bestemmingsplanregels

Met de komst van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening kent een bestemmingsplan planregels. Hieronder worden de planregels toegelicht waarvoor een nadere toelichting noodzakelijk is.

6.2.1. Inleidende regels

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

Begripsomschrijvingen

In dit artikel worden de begrippen gedefinieerd, die in de planregels worden gehanteerd. Alleen de begrippen die in aanvulling op het dagelijkse 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

Dit artikel geeft aan hoe de hoogtematen die bij het bouwen in acht moeten worden genomen, bepaald moeten worden. Hieronder valt tevens de wijze van peilbepaling.

6.2.2. Bestemmingsregels

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.

Bouwregels

Planregels die aangeven waar, wat en hoe hoog gebouwd mag worden. Daarnaast komen in sommige bestemmingsregels ook nog de volgende onderdelen voor: de mogelijkheid om bij omgevingsvergunning af te wijken van de bouwregels, wijzigingsbepalingen.

Gebruiksregels

Planregels waarin is aangegeven welk gebruik specifiek is toegestaan binnen de bestemming, dan wel welk gebruik hierin niet is toegestaan.

6.2.3. Algemene regels

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 bouwmogelijkheden als dat al voor een in het verleden verleende bouwvergunning/omgevingsvergunning voor de bouw gebeurd is.

Algemene bouwregels

Hierin zijn de algemene bouwregels opgenomen zoals de verplichting tot het bouwen binnen het bouwvlak en de uitleg van het bebouwingspercentage.

Algemene afwijking van de bouwregels

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

Algemene gebruiksbeperkingen

Een algemene bepaling met betrekking tot het gebruik van gronden en bouwwerken, die alle gebruik van gronden en opstallen verbiedt, dat strijdig is met de aan de gronden gegeven bestemming.

Algemene afwijkingsregels

In dit artikel worden de mogelijkheden om af te wijken van de planregels beschreven. Deze afwijkingen voor het hele plangebied. De afwijkingsmogelijkheid die uitsluitend geldt voor een bepaalde bestemming is in het betreffende artikel van die bestemming opgenomen.

Algemene procedureregeling

Dit artikel geeft regels voor de toepassing van de in de planregels opgenomen afwijkingsmogelijkheden.

6.2.4. Overgangs- en slotbepalingen

Overgangsbepalingen

Bepalingen, die betrekking hebben op het overgangsrecht: bouwwerken die op het moment van tervisielegging 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.

Slotbepaling

Deze bepaling geeft de exacte naam van het bestemmingsplan aan: Ede, Parklaan.

6.3. Bestemmingen

Gemengd

Het theehuis aan de Edeseweg heeft de bestemming Gemengd gekregen. Binnen deze bestemming is het mogelijk om naast het wonen, tevens het gebruik toe te staan als horecabedrijf in de categorie 1 en/of 2, zoals bijvoorbeeld een pannenkoekenhuis of een theehuis. Daarnaast is het mogelijk dat een dienstverlenend bedrijf en/of dienstverlenende instelling zich kan vestigen in het hoofdgebouw.

Groen

Deze bestemming geeft het structurele groen (bermen, lanen en waardevolle bomenstructuren) aan van het plangebied. De bestemming 'Groen' is complex door het voorkomen van verschillende functies binnen het groen. Binnen de bestemming groen zijn ook doorgaande fiets- en wandelpaden, taluds, sloten, waterberging en geluidwerende voorzieningen toegestaan. Aanvullend is hieraan een stelsel gekoppeld voor een omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden om daarmee te kunnen sturen op de kwaliteit van het groen en de mate van verharding binnen het groen. De locatie van de geluidwerende voorzieningen langs de A12 in het zuiden en langs de Berkenlaan en de Nieuwe Kazernelaan in het noorden zijn aangeduid met een functieaanduiding 'geluidscherm'. De faunavoorzieningen in de zin van hop-overs zijn op een tweetal locaties aangeduid met een functieaanduiding 'specifieke vorm van groen-faunavoorziening'.

Tuin

Ter hoogte van de woning aan de Zandlaan 4 heeft een klein gedeelte van de bijbehorende tuin per abuis de bestemming 'Verkeer' gekregen. Dit is aangepast in het vastgestelde bestemmingsplan. Voor de planregel 'Tuin' wordt aangesloten bij het naastgelegen bestemmingsplan Kenniscampus Zandlaan e.o. Deze bestemming is tevens van toepassing op een gedeelte van de gronden waar het theehuis aan de Edeseweg 157 is gelegen.

Natuur

Deze bestemming is toegekend aan de gronden die gelegen zijn binnen het Gelders Natuur Netwerk (GNN) en de Groene Ontwikkelingszone (GO) van de provincie Gelderland. Binnen de bestemming Natuur zijn nauwelijks bouwmogelijkheden toegestaan en verder is een vergunningstelsel opgenomen voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde of van werkzaamheden. Hierbij moet onder andere worden gedacht aan het ophogen, afgraven van gronden, het verwijderen van landschapselementen etc.

Verkeer

De doorgaande verkeersroute van de Parklaan is geregeld in de bestemming 'Verkeer'. Op en in gronden met deze bestemming mogen onder meer wegen, tunnels, voet- en fietspaden, bermen, hellingbanen, taluds, sloten, waterberging en geluidwerende voorzieningen worden gerealiseerd. In principe vallen de fietspaden die gaan behoren tot de hoofdfietsroute in de bestemming 'Verkeer', maar als het nodig is vanwege ontwerp-technische redenen (behoud bomen, landschappelijke inpassing, sociale veiligheid) kan voor het fietspad worden uitgeweken naar de bestemming 'Groen'.

Leiding - Gas

De bestaande hogedrukgasleidingen in het plangebied zijn beschermd met de bestemming 'Leiding - Gas'. Hierin is geregeld dat de regionale leiding inclusief een beschermingszone van 4 meter aan weerszijden van de leiding primair bedoeld zijn voor de gasleiding. Er is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen naar de bestemming Verkeer ter plaatse van deze dubbelbestemming, ten zuiden van de A12. Op het moment dat de uitvoegstroken ten behoeve van de A12 worden gerealiseerd, zal de gasleiding worden verlegd tot buiten het plangebied. Bij het gebruiken maken van deze wijzigingsbevoegdheid kan de dubbelbestemming Leiding – Gas ter plaatse komen te vervallen.

Leiding - Riool

De bestaande vuilwaterleiding in het plangebied is beschermd met de bestemming 'Leiding - Riool'. Hierin is geregeld dat de leiding inclusief een beschermingszone van de leiding primair bedoeld zijn voor de rioolleiding.

Waarde - Archeologie

Voor een gedeelte van het plangebied geldt een hoge verwachtingswaarde. Ter bescherming van eventuele archeologische vindplaatsen is deze bestemming opgenomen. Indien meer dan 250 m² met een diepte van meer dan 15 cm verstoord wordt is aanvullend archeologisch onderzoek noodzakelijk. Tevens is in het artikel een wijzigingsregel opgenomen om de bestemming 'Waarde - Archeologie' van gronden te laten vervallen, indien aangetoond is dat er geen archeologische waarden aanwezig zijn.

7. Inspraak, vooroverleg en zienswijzen

7.1. Inspraak en vooroverleg

De totstandkoming van het Functioneel Ontwerp Parklaan kent een lange geschiedenis. Al sinds 2010 is de gemeente in gesprek met belangengroeperingen en direct omwonenden over de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg in Ede-Oost. In maart/april 2011 heeft het functioneel ontwerp voor inspraak ter inzage gelegen. Naar aanleiding van een aantal inspraakreacties heeft de gemeenteraad het functioneel ontwerp destijds op meerdere punten gewijzigd vastgesteld. Vervolgens heeft in maart 2012 een ontwerpbestemmingsplan van de Parklaan I ter inzage gelegen. Een aantal zienswijzen heeft aanleiding gegeven om het bestemmingsplan te wijzigen. Tegen de vaststelling van het bestemmingsplan d.d. 27 september 2012 is uiteindelijk beroep ingesteld. De Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State heeft bij uitspraak van 23 april 2013 (201211728/1/R2) het beroep gegrond verklaard en het bestemmingsplan vernietigd.

Vanwege het belang van de aanleg van de ontsluitingsweg, is opnieuw een bestemmingsplan voorbereid. Het Functioneel Ontwerp dat destijds als onderlegger heeft gefungeerd bij het bestemmingsplan van 27 september 2012, is wederom als uitgangspunt genomen voor het nieuwe bestemmingsplan voor de Parklaan. Op een tweetal onderdelen is het functioneel ontwerp gewijzigd. Deze wijzigingen houden verband met de uitspraak van de Raad van State van 23 april 2013. Aangezien het eerdere functioneel ontwerp grotendeels ongewijzigd is, is besloten om geen voorontwerpbestemmingsplan op te stellen. Er wordt dan ook direct gestart met het ter inzage leggen van een ontwerpbestemmingsplan.

Het concept-ontwerpbestemmingsplan is in april 2015 toegezonden aan de verschillende instanties voor formeel overleg, conform artikel 3.1.1. Bro. De ontvangen reacties worden samengevat en beantwoord in de Nota Vooroverleg Parklaan die als bijlage bij het vastgestelde bestemmingsplan wordt gevoegd.

7.2. Zienswijzen ex artikel 3.8 Wro

Het ontwerpbestemmingsplan Parklaan ligt van donderdag 4 juni 2015 tot en woensdag 15 juli 2015 ter inzage. Op 11, 15 en 16 juni 2015 wordt voor het bestemmingsplan een drietal inloopbijeenkomsten georganiseerd. Tijdens de inzageperiode is het voor een ieder mogelijk om zienswijzen in te dienen. De zienswijzen zullen worden samengevat en beantwoord in de Nota van Zienswijzen. Deze zal als bijlage bij het vastgestelde bestemmingsplan ter inzage worden gelegd.

Eventuele wijzigingen op het ontwerpbestemmingsplan zullen worden verwerkt in de Nota van Wijzigingen. Ook deze nota zal als bijlage bij het vastgestelde bestemmingsplan ter inzage worden gelegd.

8. Bijlagen

1. Archeologisch bureauonderzoek, inventariserend veldonderzoek en verkennend booronderzoek Parklaan, Synthegra, januari 2011
2. Inventarisatiegegevens natuurwaarden Veluwe Poort 2012, Natuurbalans, 2012
3. Toetsing Flora- en faunawet en mitigatie Parklaan, Natuurbalans, juni 2013
4. Toetsing Flora- en faunawet en mitigatie Parklaan Ede: update 2014, Natuurbalans, december 2014
5. MER Ontwikkeling Ede-Oost en Spoorzone, Arcadis, 2008
6. MER Eerste aanvulling Bestemmingsplan ENKA, Arcadis, 2009
7. MER Tweede aanvulling Bestemmingsplan Parklaan, Arcadis, 2012
8. MER Derde aanvulling Bestemmingsplan Ede, Kazerneterreinen, Arcadis, 2013
9. Aanvulling MER Ede-oost en Spoorzone bestemmingsplan Parklaan, Arcadis, 2015
10. Passende beoordeling Parklaan, Arcadis, 2015
11. Toets GNN/GO Parklaan, Arcadis, 2015
12. Nut en noodzaak Parklaan, Royal HaskoningDHV, februari 2015
13. Modelberekeningen ten behoeven van milieuberekeningen Parklaan, Royal HaskoningDHV, februari 2015
14. Akoestisch rapport met kenmerk E14.017, gemeente Ede, mei 2015
15. Akoestisch onderzoek Wijziging afslag A12 Ede met kenmerk BD2952, Royal HaskoningDHV, 20 mei 2015
16. Ontwerpbesluit hogere waarden, gemeente Ede, mei 2015
17. Bouwhistorische opname op hoofdlijnen met waardebeoordeling Edeseweg 157 Bennekom, BBA, januari 2013
18. Advies theehuis Edeseweg 157, Commissie Ruimtelijke Kwaliteit Ede, mei 2014