1739-134

Ontwerp bestemmingsplan

Parklaan

15 februari 2012

Toelichting

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING 6

1.1. Aanleiding 6

1.2. Nut en noodzaak Parklaan 6

1.3. Ligging en begrenzing plangebied 7

1.4. Procedure 7

1.5. Geldende plannen 8

1.6. Leeswijzer 8

2. PLANBESCHRIJVING 10

2.1. Functioneel ontwerp 10

2.2. Optimalisaties ten opzichte van het Functioneel Ontwerp Parklaan 10
2.2.1. De aansluiting van de Maanderdijk 10
2.2.2. Minder ruimtebeslag bij Landgoed Hoekelum 10
2.2.3. Ontwerpvrijheid bij de N224 10
2.2.4. Het bosje bij de Stevinkazerne 11

2.3. Bestemmingsplan 12

2.4. Het plangebied 12
2.4.1. Poortwachter A12 tot Bovenbuurtweg viaduct 12
2.4.2. Bovenbuurtweg viaduct tot onderdoorgang A12 13
2.4.3. Onderdoorgang A12 tot Horalaan 13
2.4.4. Horalaan tot Emmalaan 14
2.4.5. Emmalaan tot Klinkenbergerweg 14
2.4.6. Klinkenbergerweg tot Sysseltselaan 15
2.4.7. Sysseltselaan tot N224 15

2.5. Ontwikkelingen in de directe nabijheid van het plangebied 16
2.5.1. Verbreding A12 16
2.5.2. Ontwikkeling Kazerneterreinen 17
2.5.3. Stationsomgeving 17
2.5.4. Kop van de Parkweg 17
2.5.5. Enka 17
2.5.6. Kenniscampus Zandlaan 17

3. BELEIDSKADER 19

3.1. Rijksbeleid 19
3.1.1. Nota Ruimte, Ruimte voor Ontwikkeling (2006) 19
3.1.2. Nota Mobiliteit (2006) 19
3.1.3. Startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw (wettelijk verplicht sinds 2003) 19
3.1.4. Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (juni 2011) 19
3.1.5. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) 20

3.2. Provinciaal beleid 20
3.2.1. Streekplan Gelderland 2005 20

3.2.2. Uitwerking streekplan Gelderland 2005 21
3.2.3. Provinciaal Verkeer- en vervoerplan 21
3.2.4. Ruimtelijke Verordening Gelderland (december 2010) 21

3.3. Regionale Structuurvisie WERV (2005) 22

3.4. Gemeentelijk beleid 22
3.4.1. 'Kadernota Masterplan Ede-oost' 22
3.4.2. Masterplan Ede-Oost 22
3.4.3. Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost 23
3.4.4. Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost 23
3.4.5. Functioneel Ontwerp Parklaan 23
3.4.6. Verkeer- en vervoerplan 23
3.4.7. Streefbeeld Natuur voor de Groene Wig Ede- Bennekom (2009) 24

4. ONDERZOEK EN RANDVOORWAARDEN 25

4.1. Inleiding 25

4.2. MER 25

4.3. Groen 26

4.4. Ecologie 28
4.4.1. Flora- en Faunawet 30
4.4.2. Natuurbeschermingswet 33
4.4.3. EHS 34

4.5. Water 37

4.6. Bodem 40

4.7. Archeologie 43

4.8. Cultuurhistorie 44

4.9. Molenbiotoop 47

4.10. Verkeer 49

4.11. Geluid 51

WETTELIJK KADER 51

BESCHOUWING PLANGEBIED 52

NIEUWE WEGVAKKEN 52

RECONSTRUCTIES 52

MAATREGELEN 52

HOGERE WAARDEN 53

4.12. Luchtkwaliteit 56

4.13. Externe veiligheid 57

4.14. Veiligheid 60

4.15. Kabels en leidingen 60

5. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID 61

6. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING 62

6.1. Inleiding 62

6.2. Bestemmingsplanregels 62
6.2.1. Inleidende regels 62
6.2.2. Bestemmingsregels 62
6.2.3. Algemene regels 62
6.2.4. Overgangs- en slotbepalingen 63

6.3. Bestemmingen 63

7. INSPRAAK, VOOROVERLEG EN ZIENSWIJZEN 65

7.1. Inspraak en vooroverleg 65

7.2. Zienswijzen ex artikel 3.8 Wro 65

BIJLAGEN
ALLE ONDERZOEKEN

1. Archeologisch bureauonderzoek, inventariserend veldonderzoek en verkennend booronderzoek Parklaan (Synthegra, januari 2011)
2. Veluwse Poort Onderzoek Externe Veiligheid (Schoonderbeek en Partners Advies, januari 2011)
3. Natuurtoets A2variant en Bennekomseweg Ede (2008)
4. Aanvullend natuuronderzoek aansluiting A12 Ede oost (2007)
5. Natuurtoets Parklaan natuurbeschermingswet en EHS (Arcadis, januari 2012)
6. Onderzoek Externe Veiligheid Parklaan (gemeente Ede, november 2011)
7. Akoestisch onderzoek Parklaan (gemeente Ede, januari 2012)
8. MER Ontwikkeling Ede-Oost en Spoorzone (2008)
9. MER Eerste aanvulling Bestemmingsplan ENKA (2009)
10. MER Tweede aanvulling Bestemmingsplan Parklaan (2012)

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De ambitie van het project Parklaan is een toekomstvaste 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 intercitystation 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 milieueffectrapportage (m.e.r.) 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 gemeente voorliggend bestemmingsplan opgesteld dat gebaseerd is op het vastgestelde Functioneel Ontwerp Parklaan.

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. 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. De Emmalaan/Tooroplaan en de Zandlaan/Frans Halslaan kunnen 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.

1.3. Ligging en begrenzing plangebied

In principe komt het plangebied van het bestemmingsplan 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: 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 wordt gestart met de ter inzage legging van het ontwerp-bestemmingsplan en de MER gedurende zes weken. Hierover wordt gepubliceerd op de gemeentelijke infopagina in de Ede Stad, in de Staatscourant en op de gemeentelijke website. In die periode wordt eenieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze op het plan in te dienen. Het college van B&W beoordeelt 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 nieuwe bestemmingsplan Parklaan vervangt deels 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

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.

Afbeeldingen: Functioneel ontwerp Parklaan

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 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.

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.

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 bestemmingsplan, is het ontwerp van de Parklaan op een aantal plaatsen geoptimaliseerd. Deze optimalisaties passen binnen de kaders van het Functioneel Ontwerp Parklaan 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.

2.2.2. Minder ruimtebeslag bij Landgoed Hoekelum

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. Dit betekende een significant negatief effect op het Natura2000 gebied en de Ecologische Hoofdstructuur die hier liggen. Vanwege de noodzakelijke compensatie van dit negatieve effect en de (on-)mogelijkheden om dit op het terrein van het Geldersch Landschap op te lossen, is het wegontwerp van de Parklaan in dit wegvak heroverwogen.

Het ruimtebeslag van de Parklaan was op deze plek zo groot, omdat auto's in de middenberm van de Parklaan moeten kunnen stil staan om het landgoed Hoekelum in en uit te kunnen gaan. Door op dit punt te kiezen voor een andere oplossing, bijvoorbeeld met een verkeersregelinstallatie, kan de middenberm teruggebracht worden tot 4,5 meter breed. Hierdoor is van het landgoed een strook van ongeveer 5,5 meter nodig (in plaats van 11 meter). De afname van het ruimtebeslag zorgt er voor dat geen compenserende maatregelen nodig zijn ten bate van Natura2000 en dat de compensatie van de EHS makkelijker inpasbaar is rond de Parklaan. De smallere middenberm is overigens voldoende om bomen in te kunnen handhaven en te planten.

2.2.3. Ontwerpvrijheid bij de N224

De vorm van de aansluiting van de Parklaan op de N224 staat nog niet vast. Het Functioneel Ontwerp gaat uit van een rotonde, maar in het overleg met de wegbeheerder Provincie Gelderland wordt ook gesproken over een kruising met verkeerslichten. Het bestemmingsplan Parklaan biedt de

planologische ruimte voor beide varianten. Deze keuze biedt de mogelijkheid om op termijn op basis van de dan geldende inzichten met de Provincie tot overeenstemming te komen over de vorm van de aansluiting. In de verschillende onderzoeken is uitgegaan van de variant die het meeste invloed heeft op de omgeving.

2.2.4. 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 en is daarom ongewenst.

Wel kan de Parklaan geoptimaliseerd worden binnen de strook van 50 meter. 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 een aantal meters op te schuiven. In het voorliggende bestemmingsplan ligt de Parklaan daarom drie meter verder van de Nieuwe Kazernelaan dan in het Functioneel Ontwerp.

2.2.5 Extra uitvoegstrook A12

Rijkswaterstaat heeft de Gemeente Ede verzocht om in het bestemmingsplan Parklaan een tweede uitvoegstrook mogelijk te maken bij de zuidelijke afrit Ede Wageningen van de A12. Deze tweede uitvoegstrook is op termijn noodzakelijk om filevorming op de A12 te voorkomen. Omdat deze afrit op basis van het voorliggende bestemmingsplan aangepast wordt, is het efficiënt om de tweede uitvoegstrook nu mee te nemen. Deze extra uitvoegstrook levert een groter ruimtebeslag op dan in het Functioneel Ontwerp Parklaan was voorzien.

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 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 slechts enkele bestemmingen: Verkeer, Verkeer – Verblijfsgebied, Groen en Natuur. De hoofdfunctie van de Parklaan is een doorgaande verkeersfunctie. In principe vallen binnen de bestemming Verkeer de rijbanen, obstakelvrije zones, midden- en zijbermen, 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 EHS.

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.

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 bermen 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 gaat in overleg met betreffende particulieren.

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. W. Dreeslaan uitsluitend de bestemming Verkeer. Op het wegvak tussen de Poortwachter en Bovenbuurtweg is de verkeersbestemming 21 meter breed t.b.v. 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 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 3 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. De gemeente gaat 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 de Ecologische Hoofdstructuur. De oostzijde van de Edeseweg is onderdeel van het Natura2000 gebied de Veluwe. De verbreding van de Edeseweg t.b.v. aanleg van de Parklaan heeft een ruimtebeslag dat deels over dit Natura2000 gebied ligt, te weten over een strook van circa 450 meter lang. Dit gebied vormt leefgebied voor wespendief en zwarte specht en habitattype beuken-eikenbos met hulst. De natuurtoets die hiervoor is uitgevoerd geeft inzicht in de effecten en de benodigde compensatie (zie Hoofdstuk Ecologie).
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 EHS grond gecompenseerd en de ecologische verbindingsfunctie 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 EHS bosstrook verbindt met de groenstructuur langs de A12. Onder de A12 ligt al een faunabuis.

De Edeseweg wordt met twee rijbanen van elk twee rijstroken aangelegd. De maximum snelheid is 80 km/uur. Fietsers kunnen gebruik gaan maken van een tweerichtingenfietspad aan de westzijde van de Parklaan. 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. Om werk met werk te kunnen maken is de fietstunnel opgenomen in het project Parklaan. Maatregelen in Bennekom voor een verdere verbetering van het comfort en de veiligheid vallen buiten de scope van dit project, maar worden wel onderzocht. Voor de fietstunnel ter hoogte van Hoekelum wordt aanvullende (provinciale) financiering gezocht.

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. Naar verwachting wordt dat bestemmingsplan in 2012 (dus voor realisatie van de Parklaan) rechtsgeldig en wordt hiermee voldoende basis geboden voor de waterberging als gevolg van de aanleg van de Parklaan.

De verkeersbestemming varieert hier in breedte en biedt voldoende ruimte aan de rijbanen, die al dan niet gescheiden zijn door een middenberm. Ook zijn in deze bestemming de obstakelvrije ruimtes en 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.

Door de optimalisatie in het wegontwerp (zie 2.2.2) wordt het totale ruimtebeslag teruggebracht ten opzichte van het Functioneel Ontwerp, waardoor met een middenberm van 4,5 meter een smallere strook grond van het landgoed Hoekelum nodig is. De bermen en graszones hebben de bestemming Groen. Voor de ecologisch waardevolle gronden (bestaande EHS 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. 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.
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. Er is sprake van een reconstructie van de bestaande situatie. 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. De groene plint van bij de Maurits en Friso gebouwen heeft de bestemming Groen.

2.4.6. Klinkenbergerweg tot Sysseltselaan

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 is van de reconstructie van een bestaande weg, is hier 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 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 afwatering vindt plaats in de greppel naast de weg en in een waterinfiltratiegebied op het laagste punt in toekomstig parkbos.

2.4.7. Sysseltselaan 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 drie 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. In samenwerking met wegbeheerder Provincie Gelderland zal het kruispunt worden ontworpen. Hierbij gaat de voorkeur van de gemeente uit naar een rotonde, waarop ook de Arnhemseweg kan worden aangesloten, maar ook een kleinere rotonde of een kruising met verkeerslichten behoort tot de mogelijkheden. Een en ander binnen de bestemming Verkeer. De bestaande weg in noordelijke richting ten bate van een

parkeerplaats blijft vooralsnog behouden, en is bestemd met Verkeer. Direct ten oosten hiervan kan wellicht in de toekomst de nieuwe aansluiting in noordelijke richting wordt aangelegd, waarna de bestaande weg wordt verwijderd. De natuurwaarden ter plaatse komen daarmee niet in het geding. Vooralsnog biedt het bestemmingsplan een wijzigingsmogelijkheid voor Burgemeester en Wethouders van Ede om de situatie te veranderen (van Natuur naar Verkeer).

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 Sysseltselaan vormt een potentiële migratieroute voor vleermuizen. Daarom is het zoveel mogelijk behouden van bomen ter hoogte van de Sysseltselaan van belang. De cultuurhistorische waarde van de Sysseltselaan wordt daarnaast ook gerespecteerd door zoveel mogelijk bomen van de Sysseltselaan 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 Sysseltselaan 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. Bijkomend voordeel is dat er door een niet verdiepte ligging en het vervolgens iets opschuiven van de Parklaan richting de Nieuwe Kazernelaan er meer grond ter beschikking komt van de kazerneterreinen.

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. Rijkswaterstaat heeft hiertoe het Tracébesluit A12 Ede – Grijsoord gemaakt. Het Tracébesluit heeft van 27 december 2011 tot en met 7 februari 2012 ter visie gelegen. Met het Tracébesluit komt de daadwerkelijke start van de capaciteitsvergroting op dit gedeelte van de A12 naderbij. Naar verwachting worden de werkzaamheden in 2013 opgedragen aan een aannemer. In 2015 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 30 juni 2011 het Ontwikkelingsplan 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 -Sysseltselaan).

2.5.3. Stationsomgeving

Het station en de stationsomgeving zijn een integraal onderdeel van de ontwikkeling van Veluwse 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/ 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 alleen 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 11 november 2010 het stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitplan 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 deze locatie is sinds 2009 een nieuw bestemmingsplan in werking en op dit moment worden de eerste uitwerkingsplannen gemaakt.

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.

3. Beleidskader

3.1. Rijksbeleid

3.1.1. Nota Ruimte, Ruimte voor Ontwikkeling (2006)

In de Nota Ruimte gaat het nationaal ruimtelijk beleid tot 2020 met een doorkijk naar 2030. De Nota Ruimte vervangt de ruimtelijk relevante rijksnota's c.q. de planologische kernbeslissingen (PKB's) behorende bij de Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra (en de Actualisering daarvan in de Vinac) en het Structuurschema Groene Ruimte. In de nota worden de hoofdlijnen van het beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke structuur van Nederland een belangrijke rol speelt. De nota heeft vier algemene doelen:

- versterking van de economie
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland
- waarborging van waardevolle groengebieden
- borging van veiligheid

Met de Nota Ruimte heeft het kabinet gekozen voor een dynamisch, op ontwikkeling gericht ruimtelijk beleid. Het accent verschuift daarmee van het stellen van beperkingen naar het stimuleren van ontwikkelingen. Er wordt meer nadruk gelegd op "ontwikkelingsplanologie" en minder op "toelatingsplanologie". Daarnaast is het landelijk beleid gericht op het optimaal benutten van het huidige bebouwde gebied.

3.1.2. Nota Mobiliteit (2006)

De Nota Mobiliteit (gebruikelijk afgekort tot NoMo) is, als uitwerkingsdocument van de Nota Ruimte, een beleidsdocument waarin het langetermijnbeleid op het gebied van verkeer en vervoer is vastgelegd. Onderdeel van de NoMo is een Planologische kernbeslissing (PKB) ten aanzien van het Hoofdwegennet.

3.1.3. Startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw (wettelijk verplicht sinds 2003)

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 voor water 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 zogenaamde waterparagraaf is verplicht en wordt verder uitgewerkt in Hoofdstuk 4.

3.1.4. Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (juni 2011)

Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is het de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. Gelderland valt samen met Overijssel in de MIRT-regio (Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport-regio) Oost-Nederland.

Opgaven van nationaal belang in dit gebied zijn:

- Het waar nodig verbeteren van de internationale achterlandverbindingen (weg, spoor en vaarwegen) die door Oost Nederland lopen. Dit onder andere ten behoeve van de mainports Rotterdam en Schiphol;
- Het formuleren van een integrale strategie voor het totale rivierengebied van Maas en Rijntakken (Waal, Nederrijn, Lek en de IJssel, deelprogramma rivieren van het Deltaprogramma) en de IJsselvechtdelta (deelprogramma's zoetwater en rivieren) voor waterveiligheid in combinatie met bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, natuur, economische ontwikkeling en woningbouw;
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000 gebieden (zoals de Veluwe);
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk (380 kV), onder andere door het aanwijzen van het tracé voor aansluiting op het Duitse hoogspanningsnet.

Oost-Nederland omvat veel natuurgebieden (bijvoorbeeld de Natura 2000 gebieden de Veluwe, de Sallandse Heuvelrug en de Weerribben) en levert daarmee een belangrijke bijdrage aan het (inter)nationale natuurnetwerk voor biodiversiteit. Daarnaast kent de regio belangrijke

cultuurhistorische waarden (de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Limes59). Tegelijkertijd zijn er in Oost-Nederland een aantal gebieden waar de effecten van bevolkingsdaling nu nog niet voelbaar zijn, maar op termijn wel voelbaar zullen zijn (zogenaamde anticipeergebieden).

Kennis en innovatie zijn de stuwende krachten van de economie van dit gebied. In Oost-Nederland manifesteren zich voornamelijk de volgende drie economische concentraties: Food Valley in en rond Wageningen (topsector agrofood), Health Valley in en rond Nijmegen (topsector life sciences) en nanotechnologie in Twente (topsector high tech systemen en materialen).

De (internationale) achterlandverbindingen (weg, spoor en vaarwegen) die door Oost-Nederland lopen zijn van internationaal belang voor het functioneren van de mainports en daarmee de topsector logistiek. Een burgerluchthaven Twente kan in regionaal ruimtelijk-economisch perspectief bijdragen aan de internationale bereikbaarheid van de Euregio.

3.1.5. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro (augustus 2011) bevestigt in juridische zin de kaderstellende uitspraken uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau.

Conclusie Rijksbeleid
Voor het plangebied kent het rijksbeleid geen specifieke punten.

3.2. Provinciaal beleid

3.2.1. Streekplan Gelderland 2005

Het provinciaal beleid is neergelegd in het Streekplan Gelderland 2005, vastgesteld door de Provinciale Staten op 29 juni 2005. Op 1 juli 2008 is de fundamentele herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in werking getreden, de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Door inwerkingtreding van de Wro heeft het streekplan nu de status van een structuurvisie heeft gekregen.

Het streekplan voor de Provincie Gelderland vormt het provinciaal sociaalruimtelijk beleid wat leidend is voor het bestemmingsplan. De hoofddoelstelling van het Gelders ruimtelijk beleid voor de periode 2005-2015 is om de ruimtebehoefte zorgvuldig in regionaal verband te accommoderen en te bevorderen dat publieke (rijk, provincie, gemeenten, waterschappen) en private partijen de benodigde ruimte vinden, op een wijze die meervoudig ruimtegebruik stimuleert, duurzaam is en de regionale verscheidenheid versterkt, gebruik makend van de aanwezige identiteiten en ruimtelijke kenmerken. In het provinciaal beleid voor stedelijke ontwikkeling wordt onderscheid gemaakt in bestaand bebouwd gebied en stedelijke uitbreiding. Het accent van de provinciale beleidsambities ligt op de vernieuwing en het beheer en onderhoud van bestaand bebouwd gebied.

Hiervoor zijn nodig:
- een verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving en openbare ruimte door fysieke aanpassingen;
- het oplossen en voorkomen van milieuproblemen en knelpunten door een duurzame planontwikkeling;
- door kwalitatief woonbeleid bevorderen dat woonmilieus en de kwaliteit van de woningen aansluiten op de vraag van de inwoners van Gelderland;
- intensivering van het stedelijk grondgebruik, maar wel met behoud van karakteristieke elementen en zorgvuldig omgaan met open ruimten daarbinnen;
- optimalisering van het gebruik van het bestaand bebouwd gebied: meer gebruik van de verticale dimensie (hoogte, diepte) en van de tijdsdimensie (meervoudig gebruik van dezelfde gebouwde ruimte).

Het Streekplan typeert het plangebied op de Beleidskaart Ruimtelijke Structuur overwegend als bestaand bebouwd gebied met bestaande wegen, dat op sommige plaatsen grenst aan de Ecologische hoofdstructuur. Op de Beleidskaart Ruimtelijke Ontwikkeling is Ede aangeduid als Stedelijk Netwerk.

3.2.2. Uitwerking streekplan Gelderland 2005

Een aantal beleidsvoornemens uit het Streekplan Gelderland 2005 is concreter gemaakt in de vorm van de volgende uitwerkingsplannen;

- Groei en Krimp
- Kernkwaliteiten en omgevingscondities
- Kernkwaliteiten en omgevingscondities van de Gelderse ecologische hoofdstructuur
- Kernkwaliteiten waardevolle landschappen
- Nationale landschappen
- Waterberging
- Zoekzones voor stedelijke functies en landschappelijke versterking

Voor voorliggend bestemmingsplan is een aantal thema's van toepassing. Het plangebied Parklaan ligt immers in de nabijheid van de EHS en de Waardevolle landschappen Het Binnenveld en Veluwemassief en is het gebied ten zuiden van de A12 aangeduid als 'zoekzone landschappelijke versterking'. Deze thema's resulteren in een toetsing van het bestemmingsplan aan de EHS, Flora- en Faunawetgeving, Natuurbeschermingswetgeving, Habitat- en Vogelrichtlijn. De zoekzone landschappelijke versterking richt zich met name op de landschappelijke versterking van het landschap ten zuiden van het plangebied.

3.2.3. Provinciaal Verkeer- en vervoerplan

De wijze waarop de provincie Gelderland steden, bedrijventerreinen en voorzieningen bereikbaar wil houden staat 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. Het door Provinciale Staten vastgestelde Tweede Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP-2) heeft een looptijd tot 2014. 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 vervoer (zoals Lightrail) 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 De Vallei heeft de Provincie de volgende opgaven benoemd:

- Stedelijk Netwerk WERV
- 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.

3.2.4. Ruimtelijke Verordening Gelderland (december 2010)

Met een ruimtelijke verordening stelt de provincie regels aan bestemmingsplannen van gemeenten. De provincie richt zich hierbij op onderwerpen die van provinciaal belang zijn, zoals verstedelijking, natuur, nationale landschappen, water en glastuinbouw. Gemeenten krijgen op sommige terreinen meer beleidsvrijheid, terwijl ze op andere gebieden te maken krijgen met strikte provinciale richtlijnen. Provinciale Staten hebben de Ruimtelijke Verordening Gelderland vastgesteld in december 2010 en de deze geldt sinds maart 2011. De regels in de verordening kunnen betrekking hebben op het hele provinciale grondgebied, delen of gebiedsgerichte thema's. Gemeenten moeten binnen een bepaalde termijn hun bestemmingsplan op deze regels afstemmen.

De Ecologische Hoofdstructuur is één van de thema's die de provincie belangrijk vindt en waarvoor regels in de verordening zijn opgenomen.

Conclusie Provinciaal beleid

Het plangebied raakt de Ecologische Hoofdstructuur. Dit aspect wordt toegelicht in de paragraaf Ecologie in Hoofdstuk 4. De Parklaan is passend binnen het Provinciaal beleid.

3.3. 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 bezien met de aanleg van een rondweg aan de oostzijde van Ede (Parklaan).

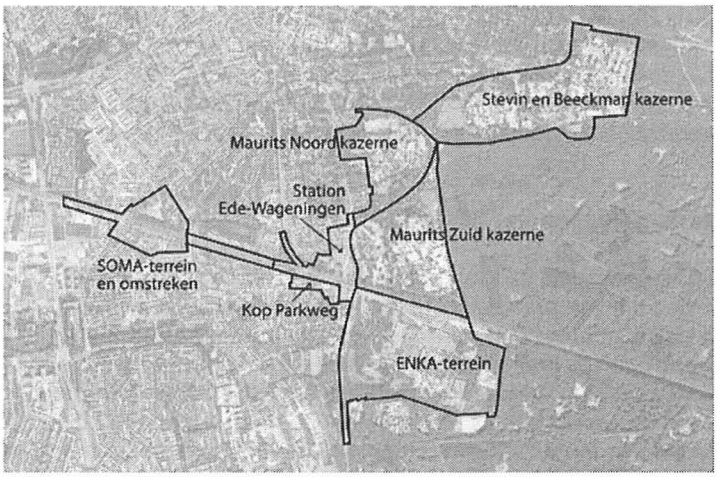
Conclusie Regionaal beleid
Het regionaal beleid staat de realisatie van de Parklaan niet in de weg.

3.4. Gemeentelijk beleid

3.4.1. 'Kadernota Masterplan Ede-oost'
De raad heeft op 15 april 2004 de Kadernota Masterplan Ede-Oost vastgesteld, met daarin als onderdeel de oostelijke randweg t.b.v. aansluiting op rijkswegennet.

3.4.2. 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: 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 bestaand en toekomstige verkeersproblematiek in geheel Ede op te lossen.

3.4.3. 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 afgevallen 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.

3.4.4. Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost

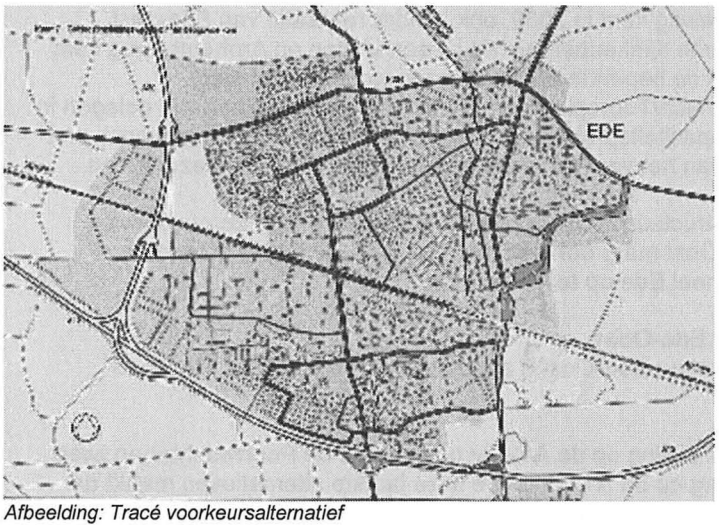
De uitwerking van het Structuurplan heeft vervolgens plaatsgevonden in de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost. Op 11 december 2008 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost, en daarmee het huidige tracé van de Parklaan, vastgesteld.

3.4.5. Functioneel Ontwerp Parklaan

Op 30 juni 2011 heeft de gemeenteraad het Functioneel Ontwerp Parklaan vastgesteld, dat beschrijft waar de Parklaan exact komt te liggen, hoe de weg wordt vormgegeven (wegvakken, kruispunten, fiets- en voetgangersvoorzieningen), hoe de weg landschappelijk en stedenbouwkundig wordt ingepast en wat de weg gaat kosten. Het Functioneel Ontwerp Parklaan vormt de basis voor voorliggend bestemmingsplan Parklaan.

3.4.6. Verkeer- en vervoerplan

De hoofdlijnen van het verkeers – en vervoersbeleid binnen de gemeente Ede tot 2015 staan beschreven in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP), vastgesteld in 2005. Het GVVP sluit aan bij het Masterplan Ede-oost/Spoorzone. Echter uitwerking zal plaatsvinden binnen de betreffende stedenbouwkundige plannen. Inmiddels is in de Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost (oktober 2008) het tracé voor de nieuwe ontsluitingsweg Parklaan vastgelegd (zie afbeelding 8). Deze structuurvisie beschrijft de ruimtelijke, verkeerskundige en financiële consequenties van het voorkeursalternatief en daarmee ook de wijzigingen in de huidige hoofdwegenstructuur van Ede.



Afbeelding: Tracé voorkeursalternatief

Conclusie Gemeentelijk beleid
De realisatie van de Parklaan is in lijn met de gemeentelijke beleidsuitgangspunten.

3.4.7. 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 faunabuis 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.

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. MER

Mer-plicht
Op basis van het huidige Besluit m.e.r. maakt het voorliggende bestemmingsplan een activiteit mogelijk die m.e.r.-plichtig is. Dit is de aanleg van een autoweg (categorie C 1.2). Het voorliggend bestemmingsplan is het eerste ruimtelijke besluit dat de deze activiteit daadwerkelijk ruimtelijk mogelijk maakt. Daarnaast kunnen significante negatieve effecten op nabijgelegen Natura 2000 - gebieden op voorhand niet uitgesloten worden. Hierdoor ontstaat eveneens een m.e.r.-plicht.
Het bij dit bestemmingsplan gevoegde milieueffectrapport (hierna: MER) bestaat uit drie delen.

1. MER Ontwikkeling Ede-Oost en Spoorzone (2008)
De aanleg van de Parklaan maakt onderdeel uit van de totale ontwikkeling van de Veluwse Poort (voorheen Ede-Oost). Voor deze ontwikkeling van de oostzijde van Ede is een MER opgesteld. Dit MER is gekoppeld aan de Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost (2008). Mede op basis van het MER is uiteindelijk een voorkeursalternatief voor de ontsluitingsstructuur (A2) gekozen en vastgelegd in voornoemde structuurvisie. De commissie m.e.r. oordeelde dat het MER alle essentiële informatie bevatte om de structuurvisie vast te stellen.

2. Aanvulling MER (2009)
Bij het opstellen van een bestemmingsplan voor de weg (het eerste ruimtelijke plan die een activiteit mogelijk maakt) moet op een concreter niveau de milieu-effecten in beeld gebracht worden.

Dit is gedaan door in het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan voor woningbouw op het voormalige ENKA-terrrein een aanvulling op het MER van Ede-Oost te maken in combinatie met een passende beoordeling.

Op basis van het voorkeursalternatief zijn twee inrichtingsalternatieven ontwikkeld en beoordeeld:
- Alternatief minimaal ruimtebeslag: verkeerslichten op de kruispunten en 1x2 rijstroken op de Edeseweg tussen de Horalaan/Zandlaan en de verbindingsweg.
- Alternatief maximaal ruimtebeslag: rotondes op de kruispunten en 2x2 rijstroken op de Edeseweg tussen de Horalaan/Zandlaan en de verbindingsweg.

Door deze benadering is een beeld ontstaan van de milieueffecten die als gevolg van de Parklaan maximaal en minimaal kunnen optreden. Uit de aanvulling van het MER in 2009 blijkt dat er qua milieueffecten weinig tot geen verschil is tussen het maximale en het minimale inrichtingsalternatief van het gekozen voorkeursalternatief voor de ontsluitingsstructuur (A2). Bij de uitwerking van het tracé van de Parklaan is rekening gehouden met de milieueffecten die de maximale en de minimale variant genereren.

De commissie voor de m.e.r. oordeelde in haar toetsingsadvies dat de essentiële informatie aanwezig is voor het nemen van een bestemmingsplanbesluit voor de Parklaan. Daarbij merkt de commissie op dat het plan in de toekomst niet dusdanig mag veranderen dat het MER daaraan niet meer ten grondslag kan liggen.

Uit de aanvulling blijkt dat het ruimtebeslag bij het te kiezen tracé niet bepalend is voor het genereren van milieueffecten. In de verdere uitwerking van het tracé van de voorkeursalternatief is daardoor ook niet primair gestuurd op het voorkomen van milieueffecten.

3. Aanvulling MER (2012)
In 2009 is vervolgens gekozen om de structuurvisie Infrastructuur niet gelijk uit te werken in een bestemmingsplan voor de Parklaan maar om eerst te werken aan het Functioneel Ontwerp Parklaan. Zoals gezegd is bij het functioneel ontwerp niet primair gestuurd op het voorkomen van milieueffecten omdat uit de aanvulling bleek dat er weinig tot geen verschil was bij de maximale en de minimale variant van het voorkeursalternatief. Tevens bleek, zoals eerder gezegd, dat het ruimtebeslag van het beoogde tracé niet bepalend is voor het genereren milieueffecten. Het vastgestelde Functioneel Ontwerp Parklaan en de daaropvolgende optimalisatie van het ontwerp, die ten grondslag liggen aan het bestemmingsplan Parklaan, wijken daardoor op enkele onderdelen af van het in de eerste aanvulling op het MER onderzochte alternatieven. Om twee redenen is er een tweede aanvulling op het MER opgesteld. De eerste reden is dat er zekerheid moet zijn dat het MER uit 2008 en de aanvulling uit 2009 nog steeds ten grondslag kunnen liggen aan het bestemmingsplanbesluit voor de Parklaan. Daarnaast moet uitgesloten worden dat door de afwijkingen milieueffecten ontstaan die niet volledig beoordeeld en gewogen zijn in het MER uit 2008 en de aanvulling hierop uit 2009. De aanvulling 2012 moet in samenhang gelezen worden met de Natuurtoets (Arcadis). Ook zijn de meest recente verkeerscijfers gebruikt en is een meer gedetailleerde passende beoordeling uitgevoerd.

Conclusie
Uit de tweede aanvulling van het MER blijkt dat het MER uit 2008 en de aanvulling uit 2009 als grondslag gebruikt kunnen worden voor het te nemen bestemmingsplanbesluit. Met het MER plus de de twee aanvulllingen, samen met de passende beoordeling en de milieuonderzoeken, is alle essentiële milieu-informatie voor dit bestemmingsplan aanwezig.

4.3. 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 structurerende laanbeplanting. Dit is in kaart gebracht in het groenstructuurplan (2003).

Situatie
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 (Sysseltselaan) en boomgroepen zijn boomeffectanalyses uitgevoerd.

Afbeelding: groenstructuur

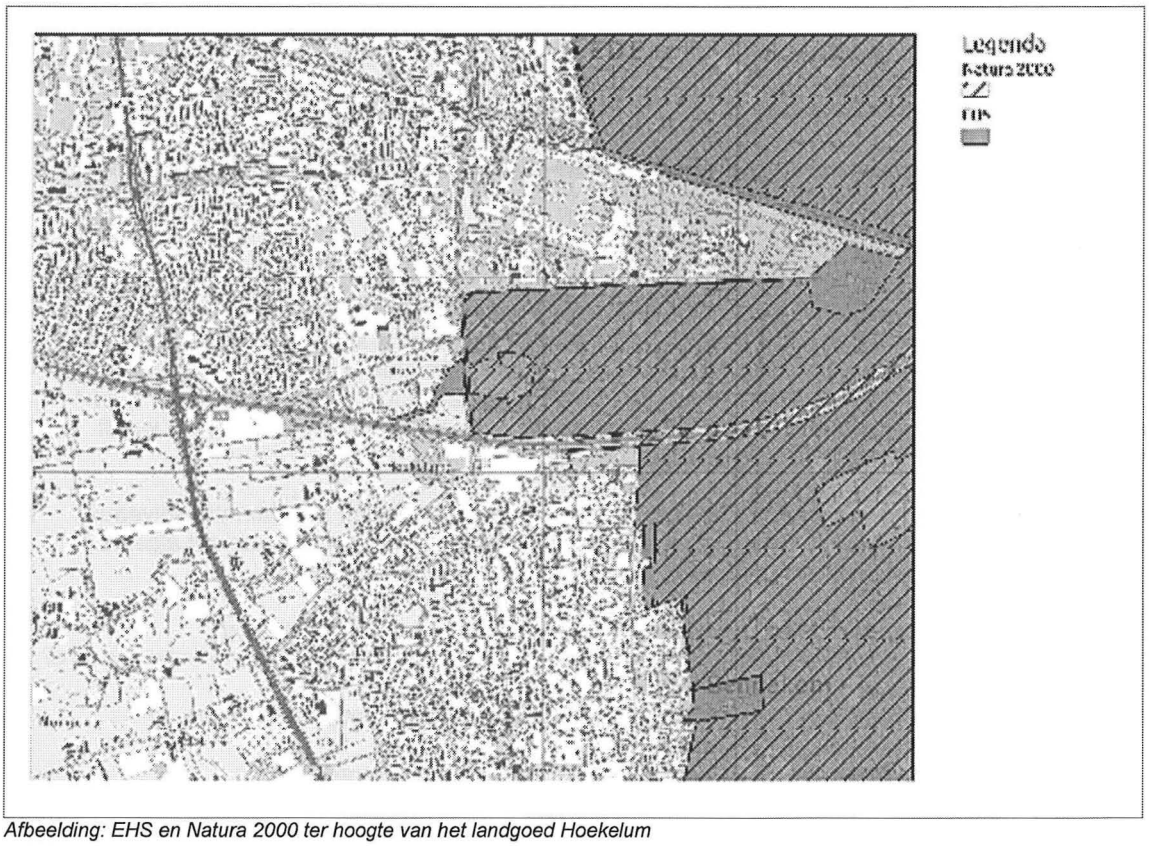
Conclusie
De groenstructuur (te handhaven en nieuw) vormt een basis waarop bestemmingskeuzes zijn gemaakt.

4.4. Ecologie

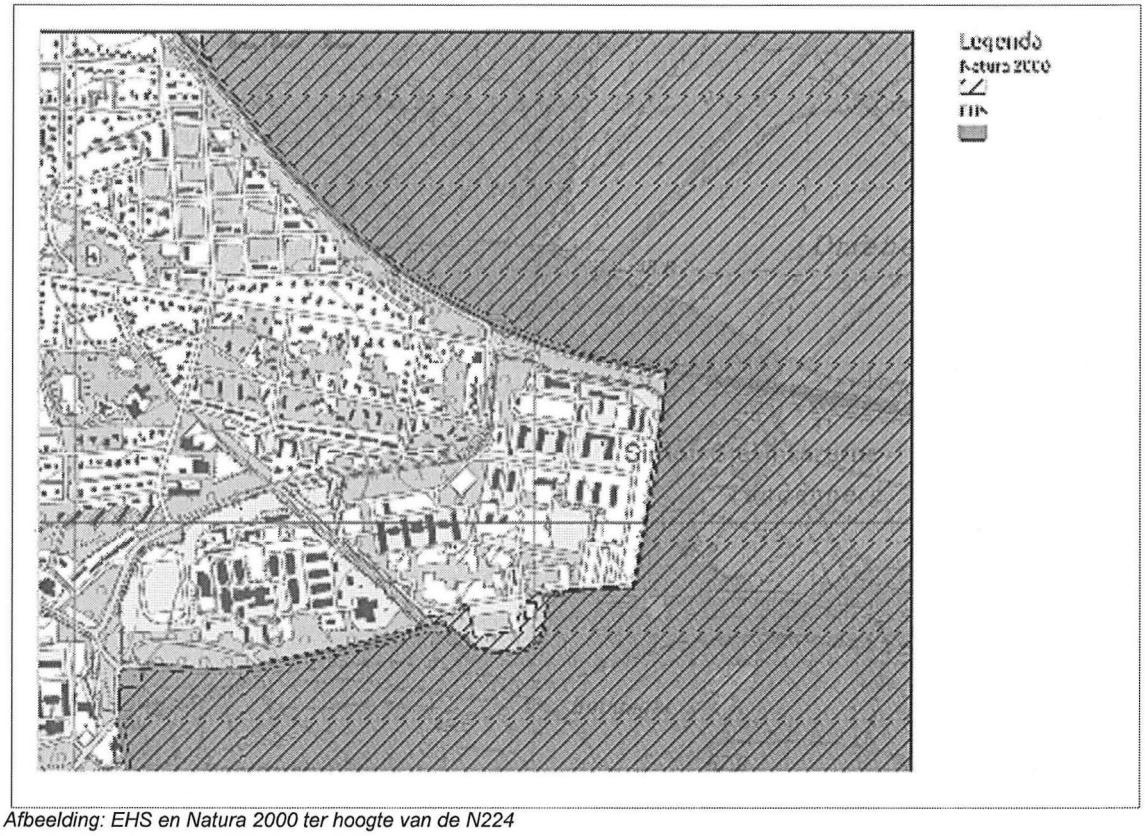
Inleiding
De Parklaan ligt in een waardevol gebied met bijzondere flora en fauna. Dat vraagt om de nodige omzichtigheid conform de geldende regels voor natuurbescherming, zoals vastgelegd in de Flora- en faunawet, de nieuwe natuurbeschermingswet en het beleidskader voor de EHS. De effecten van de Parklaan op de natuur zijn al in een vroegtijdig stadium onderzocht (Crombaghs & Schut, 2007). Ook in de Milieu Effect Rapportage (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 bermen zodat 'hop-overs' (verbindingen) ontstaan voor dieren die zich via boomkronen bewegen (eekhoorns) of zich hieraan door sonar oriënteren (vleermuizen).
De inrichting van de bermen 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 (Sysseltselaan) 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 de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) dat een samenhangend netwerk van natuurgebieden nastreeft.



Afbeelding: EHS en Natura 2000 ter hoogte van het landgoed Hoekelum



Afbeelding: EHS en Natura 2000 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
- EHS

De verschillende toetsen zijn concreet uitgewerkt in twee rapportages (Brouwer et al., 2008; Arcadis, 2011).

4.4.1. 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.

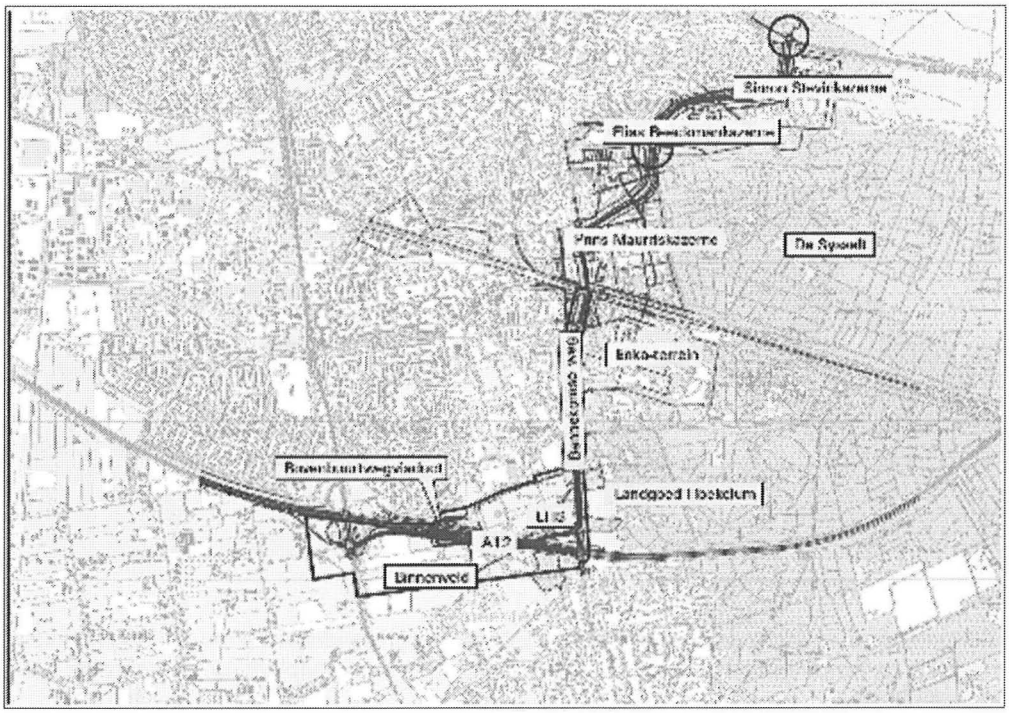
Bij ruimtelijke en planologische ontwikkelingen zijn de volgende verboden van belang:

- 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, holen 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.

Situatie

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. De onderzoeken zullen worden geactualiseerd ten behoeve van de toekomstige ontheffingsaanvraag.
Het door Natuurbalans aangehouden onderzoeksgebied is weergegeven in onderstaande figuur.



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

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

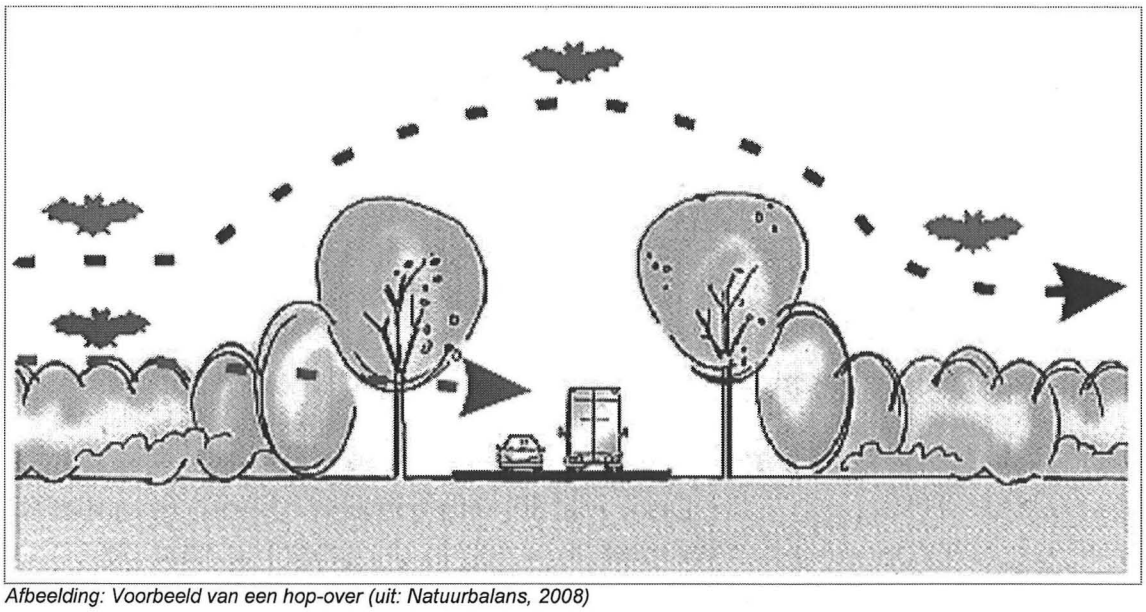
Flora

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.

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 deel EHS 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: 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 de EHS) zullen de mitigerende maatregelen, zoals aanleg van hop-overs, worden uitgewerkt in een zogenaamd "activiteitenplan" 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.

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).

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
Voor de soorten van tabel 2 van de Flora- en faunawet moet een ontheffing worden aangevraagd bij de Dienst Regelingen van het Ministerie van E,L&I 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 'activiteitenplan' 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.

4.4.2. Natuurbeschermingswet

Beleid/regelgeving
In de nieuwe Natuurbeschermingswet 1998 (gewijzigd oktober 2005) 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 verslechteringstoets 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.

Situatie
Voor de Veluwse Poort (met deelprojecten kazerneterreinen, spoorzone, Enka, Kop van Parkweg en Parklaan) zijn verschillende studies en ontwerpen opgesteld. Er is op structuurplanniveau een MER en Passende Beoordeling uitgevoerd. Uit de toetsingen bleek dat Parklaan en Kazerneterreinen de grootste gevolgen voor natuur hebben. Bij de totstandkoming van het voorliggende bestemmingsplan is dan ook een gedetailleerde natuurtoets uitgevoerd om de al dan niet significant negatieve effecten op het Natura 2000-gebied gedegen in kaart te brengen (Arcadis, 2012).

De Parklaan gaat op een tweetal plaatsen het Natura 2000-gebied de Veluwe in, hierdoor is sprake van ruimtebeslag. Daarnaast hebben de weg en de gebruikers ervan ook invloed op de Veluwe. Voorbeelden hiervan zijn verstoring door licht, verstoring door geluid en verzuring of vermesting door een toename van stikstofdepositie. In de natuurtoets van Arcadis zijn de volgende aspecten in detail beschreven:
- ruimtebeslag
- verstoring door geluid
- verstoring door licht
- verzuring en/of vermesting door stikstofdepositie
- barrièrewerking en/of versnippering

Verder is er een beoordeling gemaakt van cumulatieve effecten.

<u>Ruimtebeslag</u>
Er is zowel aan de uiterste noordzijde (aansluiting met de N224) als aan de zuidzijde (verbreding Edeseweg ter hoogte van het Landgoed Hoekelum) sprake van ruimtebeslag. Het betreft ruimtebeslag op leefgebied van zwarte specht, wespendief en - op Hoeklum - het habitattype beuken-eikenbos met hulst. Bij de aansluiting met de N224 is het ruimtebeslag 0,14 ha en bij Hoekelum voor beide

vogelsoorten en het habitattype respectievelijk 0,34 ha en 0,02 ha. Het ruimtebeslag is echter van dien aard dat de verschillenden instandhoudingsdoelstellingen niet in gevaar gebracht worden en er geen sprake is van een significant negatief effect.

Verstoring door geluid
Om de effecten van verstoring door geluid in beeld te brengen is de geluidsbelasting gemodelleerd. Hierbij zijn de contouren van 42 en 47 d(B)A in een straal van een kilometer rondom de weg berekend. De geluidsbelasting van het Natura 2000 gebied zal als gevolg van de Parklaan op een aantal plaatsen wordt vergroot.
De geluidstoename van de Parklaan heeft echter geen effect op de instandhoudingsdoelen van genoemde soorten. Er is geen sprake van een significant negatief effect.

Verstoring door licht
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.

Verzuring en/of vermesting door stikstofdepositie
Bij een vergelijking tussen de situatie in 2011 en 2014 en 2020 blijkt dat er sprake is van een forse afname van de uitstoot van stikstofoxiden en een zeer geringe toename van ammoniak. In totaal neemt de stikstofdepositie af. Deze afname is toe te schrijven aan dalende emissiefactoren; auto's worden in de toekomst schoner en zuiniger. In vergelijking met de autonome situatie is er echter sprake van een (lichte) toename van stikstofdepositie. Dit is het gevolg van meer verkeersbewegingen. Voor de natuurbeschermingswet moet echter getoetst worden aan de huidige situatie waardoor er geen sprake is van een toename van stikstofdepositie. Negatieve effecten als gevolg van verzuring en vermesting zijn daarom uitgesloten.

Barrièrewerking en/of versnippering
Er is geen sprake van barrièrewerking of versnippering van of tussen Natura 2000-gebieden. Er is geen sprake van een negatief effect.

Cumulatie
Gezien de zeer beperkte effecten van dit project (zeer gering oppervlakte verlies en de beperkte kwaliteit van het gebied voor Natura 2000 waarden) is de beoordeling van cumulatieve effecten niet noodzakelijk.

Samenvatting
Door de aanleg van de Parklaan is er sprake van ruimtebeslag op Natura 2000 gebied Veluwe. Er is geen sprake van verstoring of vermesting door de depositie van stikstof. De vergroting van het geluidsbelaste oppervlakte is minimaal. Het ruimtebeslag is ten opzichte van eerdere ontwerpen geminimaliseerd en is nu 0,34 ha voor zwarte specht en wespendief en 0,02 ha voor het habitattype beuken-eikenbos met hulst. Gezien de (geringe) kwaliteit van dit gebied in de huidige situatie en de (beperkte) omvang is er geen sprake van een significante aantasting. Er is wel sprake van een beperkt negatief effect. Het Bevoegd Gezag zal beoordelen of zij een vergunning op grond van de natuurbeschermingswet kunnen verlenen.

4.4.3. EHS

Beleid/regelgeving
Naast Natura 2000 kunnen gebieden ook onderdeel uitmaken van de ecologische hoofdstructuur (EHS). Onderscheid wordt gemaakt tussen:
- EHS-natuur: bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden;
- EHS-verweving: gebieden met andere bestemming dan natuur, maar met hoge natuurwaarden;
- Ecologische verbindingszones: verbindingen bewerkstelligen tussen EHS onderdelen.

De EHS-natuur bestaat uit bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Landgoederen, landbouwgebieden met natuurwaarden en landbouwgebieden met een hoge dichtheid aan bos- en landschapselementen maken onderdeel uit van de EHS-verweving. Ecologische verbindingszones vormen de verbindingen tussen EHS-natuur en EHS-verweving.

Het hoofddoel van het ruimtelijk beleid voor de EHS is het bijdragen aan een samenhangend netwerk van kwalitatief hoogwaardige natuurgebieden en natuurrijke cultuurlandschappen. Het ruimtelijke beleid, vastgelegd in de provinciale Streekplannen, is gericht op behoud, herstel en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS. Nieuwe plannen, projecten of handelingen binnen de begrensde EHS zijn niet toegestaan als deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er geen reële alternatieven zijn én er sprake is van redenen van groot openbaar belang.

Situatie
Bij ingrepen in de EHS moet getoetst worden of – en zo ja, in hoeverre – de kernkwaliteiten en omgevingscondities van het betreffende gebied worden aantast. Evenals op Natura 2000 wordt een deel van EHS aangetast door ruimtebeslag. Het totale ruimtebeslag is 0,34 ha.

Licht
In het verlichtingsontwerp voor de Parklaan wordt de nieuwe verlichting zodanig gekozen zodat geen uitstraling naar de omgeving plaatsvindt en ook andere negatieve effecten als gevolg van verstoring door licht worden voorkomen.

Geluid
Uit de berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting op de EHS (en het Natura 2000-gebied) door het plan in lichte mate toeneemt. Het effect is qua omvang echter zeer beperkt omdat de A12 in het zuidelijk deel maatgevend is en de parkeerplaats ten noorden van de N224 voor verstoring in het noordelijk deel zorgt.

Stikstof
Bij een vergelijking tussen de situatie in 2011 en 2014 en 2020 blijkt dat er door het plan sprake is van een forse afname van de uitstoot van stikstofoxiden en een zeer geringe toename van ammoniak. In totaal neemt de stikstofdepositie af. Deze afname is toe te schrijven aan dalende emissiefactoren; auto's worden in de toekomst schoner en zuiniger. Omdat er sprake is van een daling van de depositie van stikstof zijn negatieve effecten als gevolg van verzuring en vermesting uitgesloten.

Uitwisselingsmogelijkheden
De uitwisselingsmogelijkheden voor planten worden niet (verder) beperkt door de Parklaan. Verspreiding via dieren (insecten, zoogdieren) wordt mogelijk iets lastiger doordat de barrière groter wordt (door de verbreding van de Edeseweg). Specifiek voor vleermuizen zal op grond van de Flora- en faunawet echter een hop-over worden aangelegd, zodat deze diergroep in ieder geval geen extra hinder zal ondervinden van verbreding van de weg.

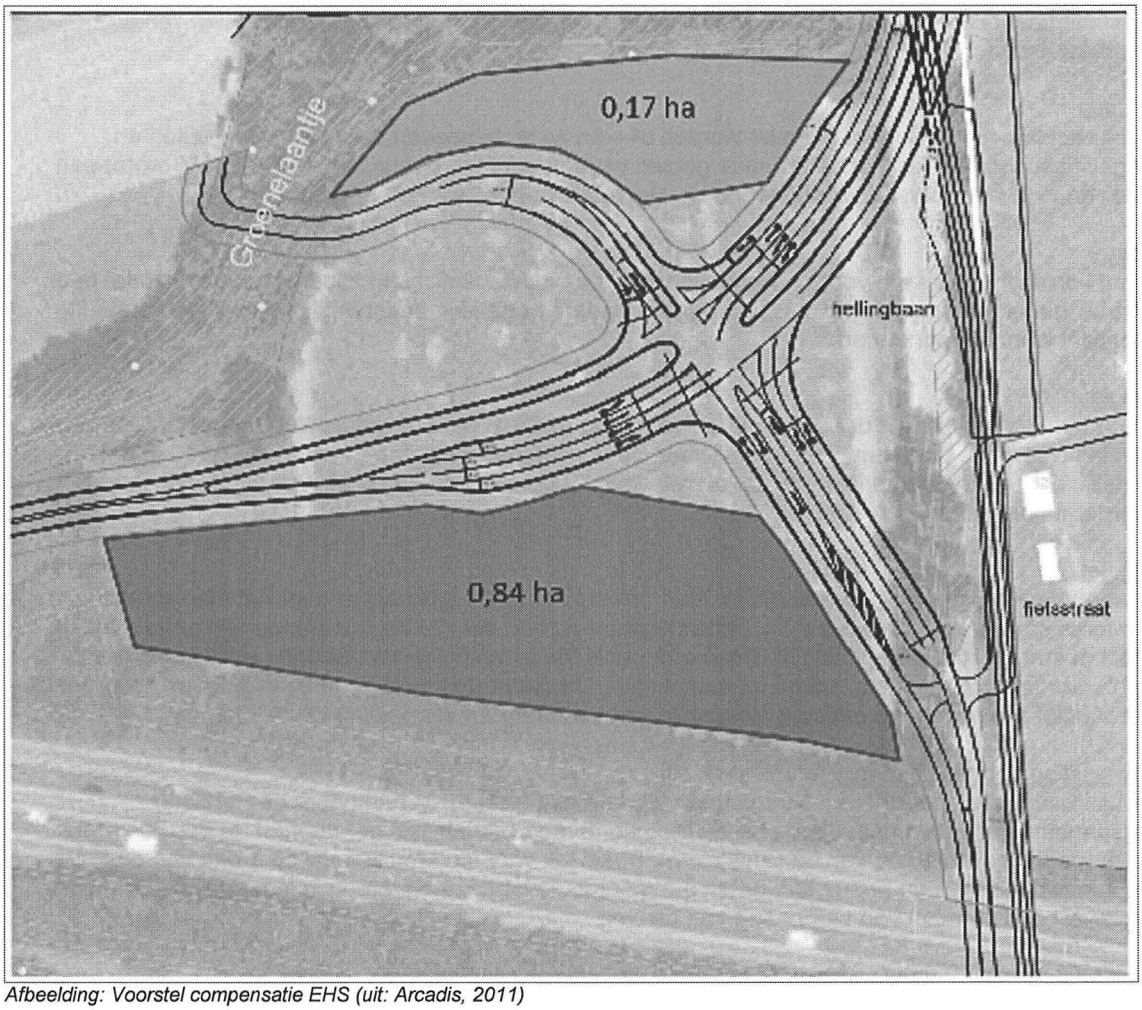
Kwaliteit leefgebied soorten
In het kader van de Flora- en faunawet worden maatregelen getroffen om effecten op beschermde soorten te voorkomen.

Grond- en oppervlaktewateromstandigheden
Het project heeft nauwelijks tot geen invloed op de grond- en oppervlaktewateromstandigheden. De natuurwaarden zijn ook niet afhankelijk van een hoge grondwaterstand.

Stiltegebied
Uit de berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting op de EHS (en het Natura 2000-gebied) door het plan in lichte mate toeneemt. Het effect is echter zeer beperkt qua omvang omdat de A12 in het zuidelijk deel maatgevend is en de parkeerplaats ten noorden van de N224 voor verstoring in het noordelijk deel zorgt.

Compensatie
Hoewel de aantasting in hectares niet groot is, is er wel sprake van aantasting van de kernkwaliteit "oud bos". Omdat het areaal bestaande natuur verkleind wordt is er sprake van een significante aantasting. Om het project doorgang te laten vinden zal een compensatieplan opgesteld en uitgevoerd worden waarbij rekening wordt gehouden met een overcompensatie van 40 % in verband met de ontwikkeltijd van oud bos.

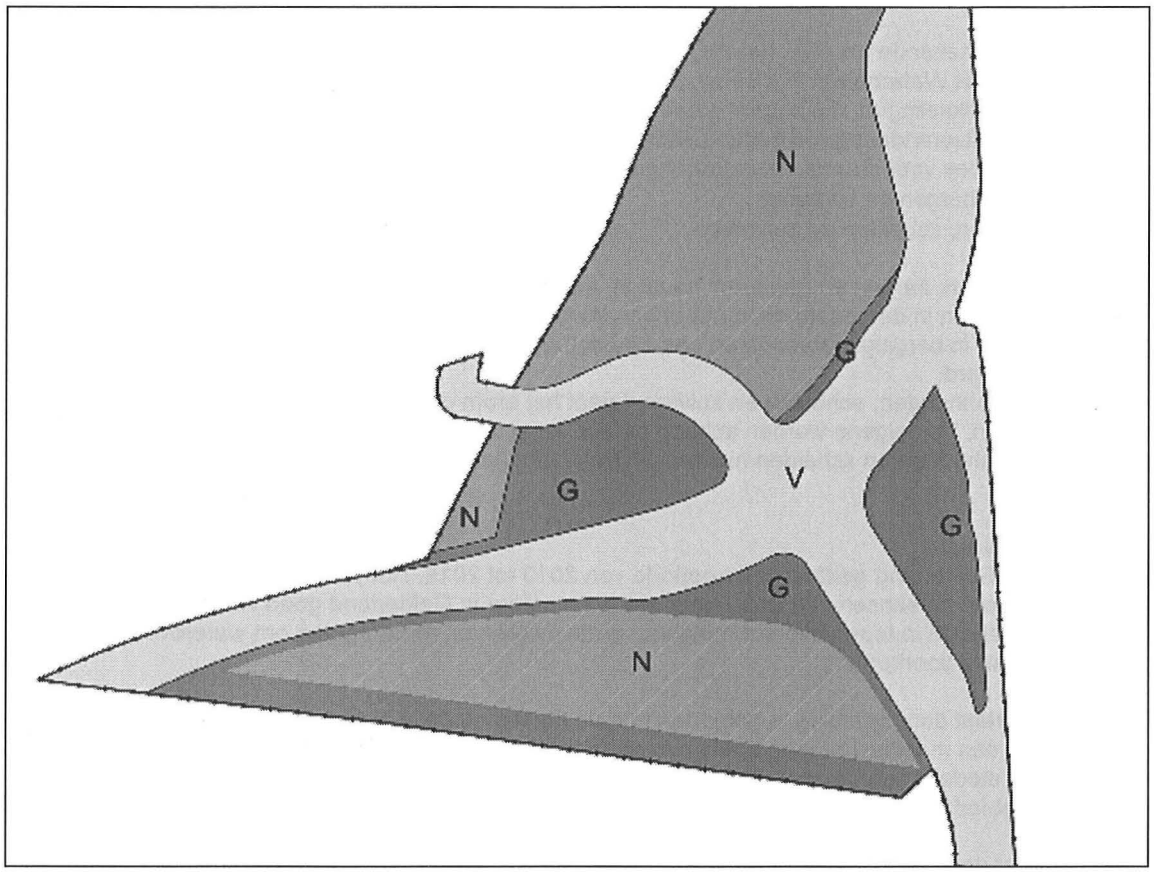
De opgave in het kader van de EHS bestaat dus uit het compenseren van ruimtebeslag waarbij alle kernkwaliteiten en omgevingscondities gecompenseerd moeten worden. Op onderstaande afbeelding is aangegeven waar en in welke mate compensatie zou kunnen plaatsvinden. Het betreft het perceel weiland (de eng) tegenover het landgoed Hoekelum.



Afbeelding: Voorstel compensatie EHS (uit: Arcadis, 2011)

In totaal is er op de eng ruimte om circa 1 ha in te richten als compensatiegebied. 0,43 ha van de compensatieverplichting bestaat uit bos. De planologische ruimte die in dit bestemmingsplan wordt geboden binnen de bestemming Natuur is zelfs ruim 1 ha. De invulling sluit tevens aan bij het Streefbeeld Natuur voor de Groene Wig Ede-Bennekom (zie 3.4.7.)

Samenvatting
De negatieve effecten van de aanleg en het gebruik van de Parklaan op de Ecologische Hoofdstructuur worden alleen bepaald door aantasting door ruimtebeslag. Volgens de spelregels van provincie Gelderland betreft dit, omdat het areaal bestaande natuur verminderd wordt, een significante aantasting. Omdat deze effecten gering zijn en kunnen worden gemitigeerd, mede met maatregelen ten behoeve van de Flora- en faunawet, leidt dit niet tot een significant negatieve aantasting. Deze aantasting kan worden vereffend door compensatie van ruimtebeslag waarbij alle kernkwaliteiten en omgevingscondities worden gecompenseerd (zie bovenstaande). Compensatie kan plaatsvinden op de eng tegenover het landgoed Hoekelum. Bij aangetoond belang van aanleg van de Parklaan is hiermee het plan uitvoerbaar op grond van het beleid voor de EHS.



Afbeelding: De vertaling van het compensatievoorstel in het bestemmingsplan (bestemming Natuur). Met de oranje arcering is de nieuwe Natuur aangeduid. Dit betreft een oppervlakte van ruim 1,2 ha.

Conclusie
Het aspect Ecologie vraagt om specifieke aandacht in dit bestemmingsplan. Voor het rapunzelklokje, de veldsalie en de steenanjer (tabel 2 soorten) zal een ontheffing bij het ministerie aangevraagd moeten worden. Voor de gewone dwergvleermuis en de laatvlieger worden mitigerende maatregelen genomen en het activiteitenplan zal aan het ministerie worden voorgelegd. Verwacht wordt dat het plan op grond van de Flora- en faunawet uitvoerbaar is.
In het kader van de natuurbeschermingswetgeving is er sprake van ruimtebeslag ten koste van de zwarte specht en wespendief en het habitattype beuken-eikenbos met hulst. Er is echter geen sprake van een significant negatieve aantastingen van de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Veluwe. Hierdoor is het voor het bevoegdegezag, de provincie Gelderland, mogelijk om vergunning te verlenen.
Omdat deze effecten van aantasting van de EHS door ruimtebeslag zijn gering en kunnen worden gemitigeerd. Mede met maatregelen ten behoeve van de Flora- en faunawet, leidt dit niet tot een significant negatieve aantasting. Dit bestemmingsplan biedt bovendien voldoende ruimte voor compensatie.

4.5. Water

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. 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 & Eem
Voor het Waterschap Vallei & Eem heeft dit geleid tot de volgende concrete activiteiten: het opstellen van een watervisie voor het beheersgebied, invulling geven aan de watertoets om ruimtelijke plannen te beoordelen op waterhuishoudkundige effecten, het vastleggen van normen voor wateroverlast en het realiseren (bestemmen) van ruimte voor water.

Beleid Gemeente
In het kader van de watertoets heeft overleg plaatsgevonden tussen waterschap Vallei & Eem 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 dit ontwerp bestemmingsplan.

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

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

Hemelwaterbeleid
Schoon hemelwater dient waar mogelijk in de bodem geïnfiltreerd te worden conform artikel 2.7.5 van de bouwverordening en de eisen gesteld in het hemelwaterbeleid. In het hemelwaterbeleid "*In de weer met neerslag*" zijn de doelstellingen ten aanzien van hemelwater uit het waterplan operationeel uitgewerkt. Afkoppeling van wegen gebeurt bij voorkeur via zichtbare afvoer en infiltratie en wel om de volgende reden. Bij infiltratie is de verspreiding van eventuele verontreiniging in het algemeen beter beheersbaar. Als het niet mogelijk is het afstromend regenwater te infiltreren dienen drukke wegen (zoals de Parklaan) op het verbeterd gescheiden stelsel (of via een gelijkwaardige voorziening) af te wateren, zodat de first flush wordt gezuiverd. Daarnaast is het wenselijk de mate van verontreiniging te beperken door onderhoud en geen gebruik te maken van uitlogend straatmeubilair.
De keuze voor een infiltratievoorziening, alsook de uitwerking van de benodigde bergingscapaciteit dient afgestemd te worden met de gemeente Ede.

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

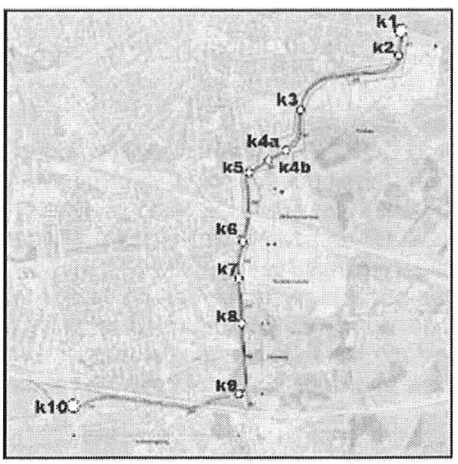
Met de grondwatervisie streeft de gemeente Ede naar balans in haar stedelijke grondwatersystemen, waarbij enerzijds grondwateroverlast wordt voorkomen en anderzijds wordt gezorgd dat zo min mogelijk grondwater van hoge kwaliteit wordt afgevoerd.

Situatie
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 aandachtpunt 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



Figuur: Toekomstig tracé met knooppunten

een natuurlijke voorziening, bijvoorbeeld berm of wadi. Al het afstromend hemelwater wordt geborgen en geïnfiltreerd in de directe omgeving van de Parklaan.
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 aandachtpunt 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 bermsloten. 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. Naar verwachting wordt dat bestemmingsplan in 2012 (dus voor realisatie van de Parklaan) rechtsgeldig en wordt hiermee 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 bermsloot door de gemeente. De noordelijke helft van de weg watert af naar de bermsloot van de A12. Hierover is met Rijkswaterstaat overleg gepleegd. RWS heeft aangegeven dat de bermsloot voldoende capaciteit heeft om ook een gedeelte van het water van de Parklaan te kunnen bergen.

Aandachtpunten
In segment 1 ligt een Groene berging van het Kazerneterrein. 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.

4.6. Bodem

Beleid/regelgeving
De gemeente Ede heeft specifiek bodembeleid. Door middel van 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 24 juni 2008. 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 het college vrijstelling kan verlenen van de bodemonderzoekplicht bij een omgevingsvergunning 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.

Situatie
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 plaatse 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 explosieven. De gedeelten die uit vooronderzoek door de EOD (proefdetectie op 22 februari 2010) als verdacht zijn met betrekking tot de aanwezigheid van niet gesprongen explosieven, 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 niet gesprongen explosieven 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. Het is beter om onderzoek te doen wanneer daadwerkelijk tot uitvoering van de herontwikkeling overgegaan wordt, dus bij sloop, nieuwbouw of 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 niet gesprongen explosieven. Bureaustudie zal worden gedaan voor met de uitvoering gestart wordt.

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

Afbeelding: Explosieven gevaarlijk gebieden

4.7. Archeologie

Ontwikkeling en beleid
Begin 1992 ondertekende Nederland het Verdrag van Malta. Daarmee werd op Europees niveau besloten het niet-zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, de archeologische waarden, beter te beschermen. Het Verdrag van Malta werd op 1 september 2007 geïmplementeerd met de inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg, een wijziging van de Monumentenwet 1988. Met deze wetswijziging heeft de zorg voor het archeologisch erfgoed een prominentere plaats gekregen in het proces van de ruimtelijke planvorming. Gemeenten zijn wettelijk verplicht bij vaststelling van een bestemmingsplan en bij het bestemmen de in dat plan begrepen grond rekening te houden met zowel de bekende als de te verwachten archeologische waarden.

De drie belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta zijn het vroegtijdig betrekken van archeologische belangen in de planvorming (a), het behoud van archeologische waarden in situ (ter plaatse) (b) en de introductie van het zogenaamde 'veroorzakerprincipe' (c). Dit principe houdt in dat degene die de ingreep pleegt (initiatiefnemer), financieel verantwoordelijk is voor behoudsmaatregelen of een behoorlijk onderzoek naar eventueel aanwezige archeologische waarden. De uitgangspunten van Malta zijn overgenomen in de gemeentelijke archeologische beleidsnota 'Verleden, heden en toekomst, Archeologiebeleid in Ede' (2003).

Situatie
Bij de inventarisatie van bekende en te verwachten archeologische waarden in het onderhavige bestemmingsplangebied is gebruik gemaakt van de (landelijke) Archeologische Monumentenkaart (AMK), het Archeologisch Informatiesysteem ARCHIS 2, de archeologische beleidsadvieskaart van de gemeente Ede (2005)[1] en de resultaten van in 2010 in het plangebied uitgevoerd archeologisch onderzoek (2011).[2]

Om te bepalen of in het bestemmingsplangebied archeologische waarden aanwezig zijn, is door een gekwalificeerd archeologisch bedrijf archeologisch bureau- en inventariserend veldonderzoek door middel van (verkennende) boringen uitgevoerd. Voor een gedetailleerde beschrijving van de onderzoeksresultaten wordt verwezen naar de bijlage.
Uit het archeologische vooronderzoek is gebleken dat de natuurlijke bodem in het plangebied grotendeels is verstoord door (sub)recente graafwerkzaamheden. Het is onwaarschijnlijk dat zich in deze verstoorde grond nog behoudenswaardige archeologische resten bevinden. Archeologisch vervolgonderzoek wordt hier niet noodzakelijk geacht.
Binnen de grenzen van het plangebied zijn 3 intacte deellocaties aan te wijzen waar nog archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk is om de aanwezigheid van behoudenswaardige archeologische resten uit te sluiten c.q. eventuele archeologische resten te documenteren en (boven de grond) veilig te stellen (zie Koeman 2011, bijlage 6 van betreffend rapport).

Uitgangspunten voor het bestemmingsplan
Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in een directe mogelijkheid tot aanleg van een nieuw wegcunet en uitbreiding en vervanging van het bestaande wegcunet tussen de Rijksweg A12 afslag Ede-Wageningen en de Verlengde Arnhemseweg (N224). Aanleg van het wegtracé inclusief aangrenzende groenzones zal dieper reiken dan het archeologische niveau (tussen 15 en 80 cm – mv) en kan in het plangebied aanwezige archeologische waarden dus verstoren.
De ontwikkeling van de Parklaan is niet verenigbaar met behoud van archeologische resten in situ. Vooralsnog weegt het belang van de ontwikkeling zwaarder en dus zullen eventuele archeologische resten die aangetroffen worden bij de aanleg van het wegcunet in de bovengenoemde 3 zones ex situ (boven de grond) door middel van een definitief archeologisch onderzoek veilig worden gesteld.

Om dit archeologische vervolgonderzoek te bewerkstelligen worden de nog in het plangebied aanwezige archeologische (verwachtings)waarden planologisch beschermd met behulp van een medebestemming 'Waarde-Archeologie' met daaraan gekoppeld een vergunningstelsel. Het

---

[1] Heunks, E., 2005: Actualisering archeologische verwachtingskaart gemeente Ede; van verwachtingskaart naar beleidsadvieskaart, *RAAP-rapport 1130*, RAAP Archeologisch Adviesbureau bv, Amsterdam (eindversie, februari 2005).
[2] Koeman, S.M., 2011: Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek, verkennend booronderzoek, Parklaan te Ede, gemeente Ede, *Synthegra Rapport S100219*, Synthegra bv, Doetinchem.

archeologische onderzoek behelst in principe een archeologische begeleiding van aanlegwerkzaamheden voor zover deze dieper reiken dan 15 cm beneden maaiveld en een grotere omvang hebben dan 250 m2 en voor zover deze werkzaamheden plaatsvinden in een van de drie hierboven genoemde (intacte) zones.

Het archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd volgens de richtlijnen in de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie en aan door gemeente Ede gestelde randvoorwaarden (Programma van Eisen). Aanvullend archeologisch onderzoek is niet noodzakelijk wanneer op basis van aanvullend archeologisch onderzoek, of naar het oordeel van een archeologisch deskundige namens de gemeente, is aangetoond dat archeologische (verwachtings)waarden niet onevenredig meer worden of kunnen worden geschaad. Dit geldt bijvoorbeeld indien aantoonbare technische maatregelen worden getroffen waardoor de archeologische (verwachtings)waarden in de bodem (in situ) kunnen worden behouden.

Conclusie
Om archeologische waarden veilig te stellen wordt de dubbelbestemming Waarde-Archeologie in het bestemmingsplan opgenomen.

4.8. Cultuurhistorie

Beleid/regelgeving
Rijk
- In het Besluit ruimtelijke ordening is sinds 1 januari 2012 het tijdig in beeld brengen van cultuurhistorische waarden en het opnemen in bestemmingsplannen vastgelegd. Cultuurhistorie is daarmee veelal een sturend onderdeel geworden in de ruimtelijke ordening.
- De *Nota Ruimte* (2006) bevat de visie van het Kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Cultuurhistorie maakt deel uit van de generieke basiskwaliteit die in de Nota Ruimte is vastgelegd. Dat wil zeggen dat er zowel een wettelijke (Monumentenwet 1988) als een inhoudelijke basiskwaliteit geldt voor alle gebieden in Nederland.
- In de *Nota Belvedere* (1999) geeft het Rijk haar visie op de wijze waarop met de cultuurhistorische kwaliteiten in de toekomstige ruimtelijke inrichting van Nederland kan worden omgegaan. Uitgangspunt van de Nota Belvedere is cultuurhistorische waarden als volwaardig uitgangspunt te gebruiken in ruimtelijke ontwikkelingen.
- Het wettelijke rijkskader voor de doorwerking in bestemmingsplannen wordt bepaald door de *Monumentenwet 1988*, die de bescherming van onder meer rijksmonumenten regelt. Hieraan gerelateerde wetgeving (artikel 2.1 lid 1 onder f *Wabo*) bepaalt dat het verboden is om een monument 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 het herstel, ook iets over het gebruik van een beschermd monument. Het is van belang te voorkomen dat vanwege een bepaald gebruik bouwkundige wijzigingen doorgevoerd moeten worden die de aanwezige monumentale waarden niet, of onvoldoende, respecteren.
  De genoemde bepaling zegt ook iets over het verstoren van een beschermd monument. Dat kunnen verstoringen zijn als gevolg van (onevenredig grote) ontwikkelingsmogelijkheden, waardoor deze niet meer als ondergeschikt aan het monument ervaren worden. Om te voorkomen dat het bestemmingsplan onevenredige bouwrechten biedt in, op aan of bij beschermde monumenten die op voorhand tot verstoringen leiden, is het normaal gesproken zaak om bouwvlakken rond beschermde monumenten weloverwogen te kiezen en terughoudend in te vullen, opdat monumentale waarden ook planologisch worden geborgd.

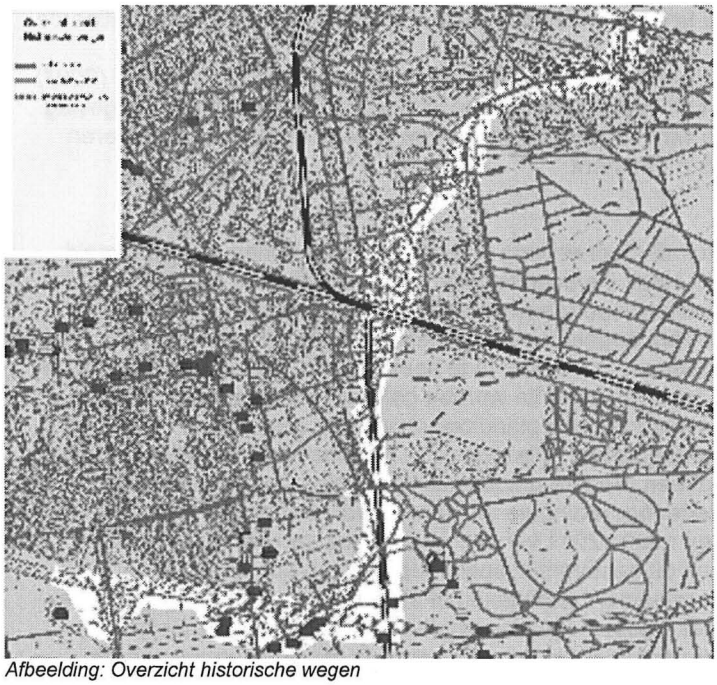
Provincie
- Als uitwerking van de nota Belvedere is het integrale cultuurhistorische beleid vastgelegd in de provinciale nota's Belvoir 1, 2 en 3. De missie is om te streven naar een 'ontwikkelingsgericht cultuurhistorische beleid waarbij cultuurhistorische waarden als kernkwaliteiten een belangrijke impuls geven aan de kwaliteit van de leefomgeving'. Essentieel hierbij is dat de cultuurhistorische kwaliteiten duurzaam in stand worden gehouden. Met behulp van Belvoir wil de provincie het cultuurhistorisch beleid gebiedsgericht aanpakken.
- Eén van de negen centrale hoofddoelstellingen in het *Streekplan Gelderland 2005-2010* beoogt de cultuurhistorische identiteiten en ruimtelijke kenmerken als inspiratiebron te hanteren in de

ruimtelijke planning, om zodoende bij te dragen aan een evenwichtige regionaal gedifferentieerde ruimtelijke ontwikkeling.
- De *Gelderse Molenverordening* (1996) en *Uitvoeringsregeling Gelderse Molenverordening (2007)* richten zich op het behoud of het herstel van molenbiotopen, dat wil zeggen de directe omgeving van molens die van belang is voor de windvang en daarmee van invloed is op het functioneren van de molen als maalwerktuig én als monument.

Gemeente
- Het wettelijke gemeentelijke kader voor de doorwerking in bestemmingsplannen wordt bepaald door de Monumentenverordening Ede 1998. De doelstellingen zijn vergelijkbaar met de Monumentenwet, echter op gemeentelijk niveau (gemeentelijke monumenten). De hieraan gerelateerde wettelijke bepalingen (Wabo) zeggen eveneens iets over het gebruik en over verstoringen van het beschermd monument. Om hierop in te spelen dienen bouwrechten rond de beschermde monumenten eveneens weloverwogen te worden gekozen en terughoudend te worden ingevuld, opdat monumentale waarden ook planologisch worden geborgd.
- Met de vaststelling van het nieuwe gemeentelijke erfgoedbeleid '*Erfgoed met Perspectief 2010-2015*' (november 2010) is besloten tot een bredere planologische borging van waardevolle historisch bouwkundige, historisch stedenbouwkundige en cultuurlandschappelijke elementen. Daarmee is o.a. vooruitgelopen op een medio 2011 verwachte wijziging van het Bro, dat dit verplicht gaat stellen. De reikwijdte van dit bestemmingsplan beperkt zich echter tot de beschermde gebouwde monumenten (objecten, complexen of structuren) in het plangebied. De inventarisatie van overige karakteristieke gebouwde elementen en cultuurlandschappelijke elementen wordt momenteel separaat uitgevoerd in het kader van de totstandkoming van de gemeentelijke Cultuurhistorische Waardenkaart (project CHW-kaart). Deze elementen en structuren dragen door hun interactie met de omliggende bebouwing of hun plek in het straatbeeld of landschap in sterke mate bij aan de aantrekkelijkheid van de omgeving. Ze zullen echter op een later moment via een facetplan alsnog planologisch worden geborgd. Het facetplan zal in gang worden gezet wanneer de daarvoor benodigde onderzoeksgegevens in het kader van de CHW-kaart compleet zijn.
- Ook is met de Erfgoednota besloten om wettelijke beschermde monumenten vanwege hun belangrijke signaleringswaarde op te nemen op de verbeelding.

Situatie

Ontwikkelingsgeschiedenis plangebied
Het beoogde traject van de Parklaan beloopt een cultuurhistorisch pluriform gebied, met daarbinnen vooral structuurlijnen uit verschillende perioden. De overzichtskaart met historische wegen (in voorbereiding voor het project CHW-kaart) toont dan ook een gefragmenteerd beeld. De oudste daarvan vormt de in de 18^{e} eeuw aangelegde 'Éésche Allee', thans overeenkomend met het zuidelijke deel van de Edeseweg vanuit Bennekom. Voorheen vond deze noord-zuidontsluiting ten oosten van het Landgoed Hoekelum plaats via de ook nu nog (onverhard) aanwezige Laarder Allee. De aanleg van de Berkenlaan en Nieuwe Kazernelaan hangen samen met respectievelijk de eerste bouwcampagne voor de kazernes van Ede-West (begin 20^{e} eeuw) en de tweede bouwcampagne voor de Beeckman en Stevinkazernes (midden 20^{e} eeuw). Met de aanleg van de Klinkenbergerweg wordt een alternatief gecreëerd voor de oude noord-zuidontsluiting via de Stationsweg; in 1981 wordt hier de Albertstunnel onder het spoor door opgeleverd.
Aan de Stationsweg werd in 1858 een molen gebouwd. Zeven jaar na de bouw, op 12 juli 1865, brandde deze molen door blikseminslag af. Op dezelfde locatie werd vervolgens de Keetmolen gebouwd, een achtkante beltmolen. De molen dankt haar naam aan de keet die destijds in de buurt stond en in gebruik was bij het spoorwegpersoneel. De biotoop van deze molen strekt zich uit tot over de plangrens.



Afbeelding: Overzicht historische wegen

Cultuurhistorische elementen en structuren

Cultuurhistorische effecten vormden bij de tracékeuze voor de Parklaan één van de wegingsgronden. Een nieuwe Parklaan aanleggen zonder enige gevolgen voor de cultuurhistorische ruimtelijke kwaliteit bleek onhaalbaar. Het uiteindelijke tracé is echter zodanig gekozen, dat ook vanuit een oogpunt van cultuurhistorie negatieve effecten zoveel mogelijk konden worden geminimaliseerd.

Binnen het plangebied zijn meerdere wettelijk beschermde objecten aanwezig.

Afbeelding: Overzicht beschermde monumenten binnen de plangrens (rood) en reikwijdte molenbiotoop

Vooral de beschermde historische buitenplaats Hoekelum is van belang. De geschiedenis van Hoekelum is traceerbaar tot in de 14e eeuw, toen het 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. Het

landgoed kent om die redenen een gebiedsbescherming met een strikte begrenzing. De Parklaan wordt ten dele aangelegd op stroken grond van het landgoed. Door de specifieke situering van de nieuwe weg kunnen de rijksmonumentale onderdelen van het landgoed aan de Edeseweg 157 (theehuis) en 120 (dienstwoning) worden gespaard.

Afbeelding: theehuis aan de Edeseweg 157

Delen van de terreinaanleg rond rijksmonumentale kazernegebouwen (Prins Maurits en Elias Beeckman) vallen binnen het plangebied. Op de Simon Stevinkazerne staat het ketelhuis (gebouw 71) dat enige cultuurhistorische waarde kan worden toegekend vanwege zijn architectuur en pioniersrol als een van de eerste voorbeelden van wijkverwarming in Nederland. Over dit ketelhuis is echter in het kader van de besluitvorming over het project Veluwse Poort besloten dat het zal worden gesloopt ten behoeve van de aanleg van de Parklaan.

Behalve binnen de plangrens zijn er nog diverse monumenten die nagenoeg grenzen aan de plangrens. Hiertoe behoren voornoemde rijksmonumentale landgoedonderdelen en de van gemeentewege beschermde villa's aan de Bennekomseweg 38 en 22.

Entiteiten	Grondslag	Aanduiding
Beschermde rijksmonumenten	Monumentenwet	1. Historische Buitenplaats Hoekelum, Edeseweg 124 ev. (complex met 16 onderdelen; binnen plangrens Parklaan) 2. Kazernecomplex Ede-west, gebouw 41 (Mauritskazerne) 3. Kazernecomplex Elias Beeckman, gebouwen 2 en 5
Beschermde gemeentelijke monumenten	Monumentenverordening Ede	n.v.t.
Molenbiotopen	Provinciale Molenverordening	Molenbiotoop Keetmolen (Stationsweg 118)
Cultuurhistorische Basiskwaliteiten (o.a. waardevolle historisch-geografische elementen, karakteristieke panden)	Nota Belvedere, Nota Ruimte 2006, Nota Belvoir, Streekplan Gelderland, Erfgoednota Ede	Karakteristieke object: Kazernecomplex Simon Stevin, gebouw 71 (Ketelhuis)

Overzicht cultuurhistorische entiteiten plangebied

Conclusie
Voorafgaand aan de realisatie van grondwerken die met de vaststelling van dit plan worden beoogd, voor zover gelegen binnen wettelijk beschermde monumentale entiteiten, moet eerst de voor monumenten gebruikelijke vergunningprocedure conform artikel 2.1, eerste lid, van de Wabo doorlopen worden.
Voor het overige worden geen belemmeringen gezien voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

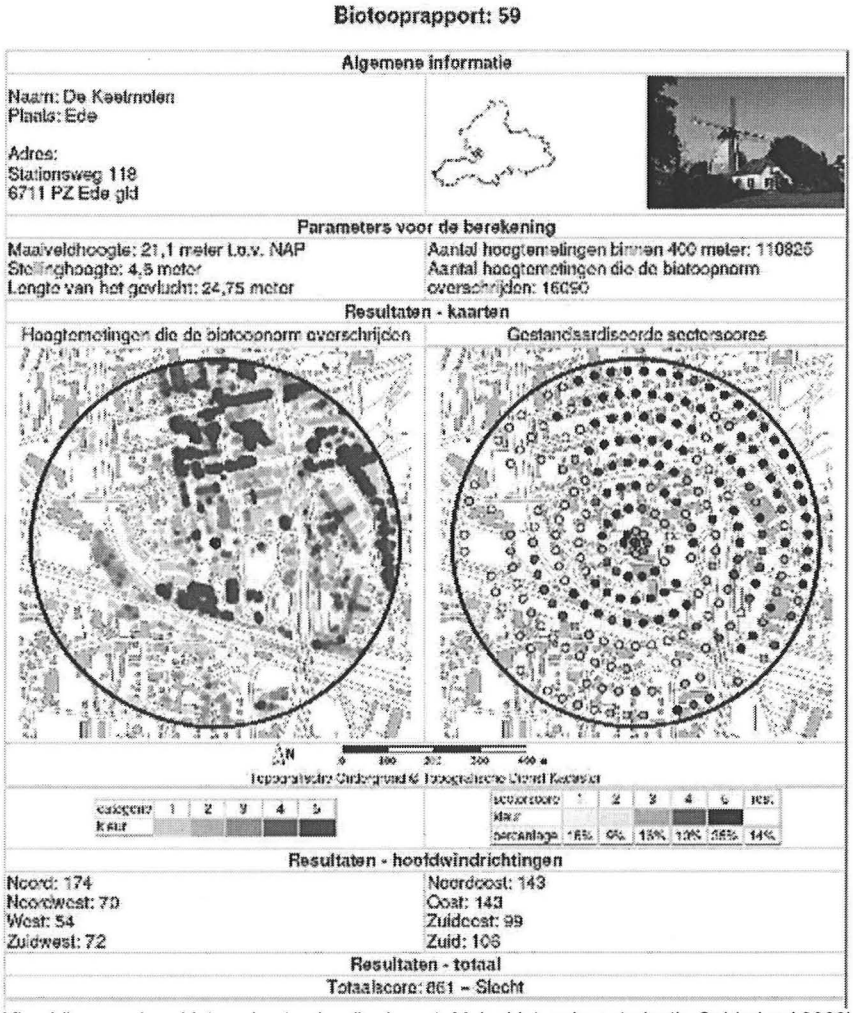
4.9. Molenbiotoop

Beleid/regelgeving
De *Gelderse Molenverordening* (1996) en *Uitvoeringsregeling Gelderse Molenverordening 2007* richten zich vooral op het behoud of het herstel van molenbiotopen, dat wil zeggen de directe omgeving van molens die van belang is voor de windvang en daarmee van invloed is op het functioneren van de molen als maalwerktuig én als monument.

De juridische doorvertaling van deze biotopen vindt plaats tot op een afstand van 400 meter van de molen. Binnen de eerste 100 meter rondom een windmolen mogen geen nieuwe obstakels worden gerealiseerd. Tussen 100 en 400 meter rondom de molen is de uitkomst van een biotoopformule maatgevend, mede omdat de windvang gerelateerd is aan het specifiek type molen. De aanwezigheid van deze molen stelt voorwaarden aan bebouwing (met name bouwhoogte) en beplanting binnen deze zone rondom het object.
In de uitvoeringsregeling staat aangegeven dat, bij nieuw op te richten of te wijzigen obstakels, de bestaande situatie voor wat betreft de windvang in ieder geval niet mag verslechteren. Daarnaast moet de cultuurhistorische waarde van de molen worden meegewogen. Ontwikkelingen binnen de molenbiotoop zijn dus mogelijk indien kan worden aangetoond deze ontwikkeling niet leidt tot een aantasting van de molenbiotoop.

Situatie
Het project Parklaan ligt gedeeltelijk binnen de secundaire zone van 100 en 400 meter rond de 1865 stammende Keetmolen, gelegen aan de Stationsweg 118. De molen is een achtkantige uit baksteen opgetrokken beltmolen, die dienst deed als graanmolen. De molen is vanaf de bouw tot aan 1972 in eigendom van de familie Van de Craats geweest, waarna deze aan de gemeente Ede verkocht is. De molen is maalvaardig, maar is alleen bij bijzondere evenementen operationeel. Deze beltmolen is beschermd als rijksmonument, dat van algemeen belang is vanwege:
- de band met de geschiedenis van Ede, meer in het bijzonder door de plaats in de ontwikkeling van de Stationsweg en de relatie met de in Ede bekende familie Van de Craats; tevens vanwege het type gemetselde achtkante beltmolen;
- de aanwezigheid van het hele in- en externe mechanisme, zowel wat betreft aandrijving als wat betreft maalfunctie; de samenhang tussen in- en exterieur;
- de gaafheid van zowel in- als exterieur (waaronder het mechanisme); de gave samenhang met erf en woning;
- de uniciteit van het type beltmolen in Ede.

De bestaande situatie ter plaatse van de beltmolen is in beeld gebracht in het biotooprapport. Daaruit blijkt dat de bestaande situatie slecht is, met name aan de zuidzijde en noordzijde van de molen (zie onderstaande afbeelding).



Afbeelding: analyse biotoop keetmolen (herkomst: Molenbiotoopinventarisatie Gelderland 2009)

Afweging

Het provinciale beleid gaat ervan uit dat ontwikkelingen binnen de biotoop mogelijk zijn, mits kan worden aangetoond dat de nieuwbouw en nieuwe beplanting niet leidt tot een verslechtering van de windsituatie bij betreffende molen. In het kader van het project Parklaan wordt geen nieuwe bebouwing gerealiseerd. Er is sprake van de aanleg van een ontsluitingsweg die landschappelijke ingepast zal worden. Hierbij worden geen hoge bomen (van de eerste orde) toegepast. Het project zal daarom geen invloed op de bestaande situatie van de molenbiotoop hebben.

Conclusie

Een verdere belangenafweging tussen enerzijds het belang van het kunnen blijven draaien van de molen en anderzijds het belang van de beoogde ontwikkelingen van de Parklaan kan achterwege blijven.

4.10. 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 2005). In het GVVP van de gemeente Ede worden de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoersbeleid binnen de gemeente Ede tot 2015 geformuleerd.
Binnen het mobiliteitsbeleid van de gemeente Ede wordt gestreefd naar bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Alle drie doelen zijn van gelijk groot belang, een absolute keuze voor één van de doelen ten koste van de andere doelen is ongewenst. Er dient gestreefd te worden naar een optimaal resultaat op de drie geformuleerde beleidsdoelen samen.

Binnen het GVVP is – conform de Nota Hoofdwegenstructuur - de wegencategorisering 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).

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 gebiedontsluitingsweg in de voorrang. Het kruisen van onderlinge gebiedsontsluitingswegen vindt veelal plaats door rotondevormen of verkeerslichten.

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 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 Veluwse 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 Veluwse 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 en Zandlaan/Frans Halslaan. Tot slot is de Parklaan ook een verbetering van de bestaande verbinding tussen Bennekom en Ede.

Fiets
Een uitwerking van het GVVP is de nota "Voorrang voor de fiets: actieprogramma fiets 2008-2011". Het actieprogramma heeft utilitaire en recreatieve fietsroutes aangewezen. Deze routes dienen te voldoen aan vier eisen van fietsvriendelijkheid, namelijk: directheid, veiligheid, comfort en samenhang. De fietsverbinding langs de Parklaan heeft een utilitaire functie. Daarnaast is het gedeelte tussen de Zandlaan en het viaduct A12 als recreatieve fietsroute aangewezen.

De fietsvoorziening langs de Parklaan tussen het viaduct A12 en de Emmalaan maakt onderdeel uit van de fietscorridor 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.

Openbaar vervoer

Het busstation zal binnen de ontwikkeling van het project de Veluwse Poort verhuizen naar de oostzijde van de Parklaan en ten zuiden van de spoorlijn. Het busstation zal via de noordelijke aansluiting Enka (huidige Badweg) aangesloten worden op de Parklaan.
Over de Parklaan rijden diverse lijndiensten. De huidige haltelocaties blijven 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 en abri'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.
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 terrein wordt gerealiseerd. De openbare ruimte wordt dan niet belast met een toegenomen parkeerdruk.
Om te kunnen bepalen hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij een nieuw- of verbouwproject (parkeernorm) vindt een toetsing plaats op grond van de genoemde parkeernormen in de vastgestelde 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.

4.11. Geluid

Wettelijk kader
Sinds het eind van de jaren zeventig vormt de Wet geluidhinder (Wgh) een belangrijk juridisch kader voor het Nederlandse geluidsbeleid. Deze wet biedt onder andere geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai 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 verkeers- en spoorwegen 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 (spoor)weg of industrieterrein wordt mogelijk gemaakt;
- indien middels een ruimtelijk besluit een geluidsgevoelige bestemming in de zone wordt mogelijk gemaakt;
- indien een reconstructie/wijziging aan een bestaande (spoor)weg (al dan niet in combinatie met een ruimtelijk besluit) wordt doorgevoerd.

In bovenstaande gevallen geldt voor nieuwe situaties in de zone van een verkeersweg 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 gemotiveerd afwijken van de voorkeurswaarde en een hogere geluidsbelasting (zogenaamde hogere waarde) toestaan. 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.

Beschouwing plangebied
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 betreft een reconstructie van bestaande wegen (Klinkenbergerweg, Bennekomseweg en Edeseweg). Het bestemmingsplan omvat de volgende wegvakken:

- Gedeelte Parklaan noord tussen de N224 en de huidige Klinkenbergerweg: nieuwe weg in binnenstedelijke gebied;
- Bestaand tracé vanaf de aansluiting noordelijk gedeelte (ter hoogte van de Klinkenbergerweg) tot aan de aansluiting met het nieuwe zuidelijke gedeelte van de Parklaan (inclusief aanpassing kruispunten Emmalaan en Zandlaan): reconstructie van een weg in binnenstedelijk gebied;
- Gedeelte Parklaan zuid tussen de aansluiting met de Edeseweg tot aan de Dr. W. Dreeslaan: aanleg nieuwe weg in buitenstedelijk gebied;
- Aansluiting Edeseweg op Parklaan: reconstructie in buitenstedelijk/binnenstedelijk gebied;
- Verleggen Maanderdijk: reconstructie in buitenstedelijke gebied;
- Wijzigen kruispunt Parklaan/N224: reconstructie in buitenstedelijk gebied.

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 E11.016 van februari 2012. Hieronder volgt een samenvatting van de onderzoeksresultaten.

Nieuwe wegvakken
Voor de nieuw aan te leggen wegvakken (noordelijk en zuidelijk deel van de Parklaan) is in het akoestisch onderzoek getoetst aan de wettelijke voorkeurswaarde. Middels het toepassen van geluidreducerend asfalt en geluidswallen/geluidsschermen is ernaar gestreefd op zoveel mogelijk woningen te voldoen aan de voorkeurswaarde.

Reconstructies
Voor de te reconstrueren gedeelten in het traject is een zogenaamd reconstructieonderzoek uitgevoerd. In het onderzoek is onderzocht of ten opzichte van de huidige situatie de geluidsbelasting in de toekomst zonder aanvullende maatregelen al dan niet meer dan 2 decibel toeneemt. In de gevallen dat een dergelijke toename is berekend, is onderzocht of maatregelen mogelijk zijn die het reconstructie-effect wegnemen. Voor de gevallen dat geen maatregelen mogelijk zijn of maatregelen geen uitkomst bieden, zijn hogere waarden vastgesteld. Een toename van meer dan 5 decibel boven de wettelijke voorkeurswaarde is niet toegestaan. Tijdens de aanleg van de weg wordt de geluidwering van de gevelopbouw van de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld onderzocht. Indien niet wordt voldaan aan de norm uit het Bouwbesluit voor het binnenniveau in de woning worden gevelisolatiemaatregelen aangeboden.

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:

- Geluidreducerend asfalt (dunne deklaag B) op het noordelijke deel van de Parklaan tussen de N224 en de aansluiting op de Klinkenbergerweg, met uitzondering van enkele kruispunten.
- Geluidswal met een hoogte van 1,5 meter aan de westzijde van het noordelijk deel van de Parklaan tussen de Arnhemseweg en de Sijsseltselaan.
- Geluidreducerend asfalt (dunne deklaag B) op de Klinkenbergerweg/Edeseweg tussen de Emmalaan en de aftakking richting Bennekom, met uitzondering van de kruispunten.
- Geluidreducerend asfalt (dunne deklaag B) op het zuidelijk deel van de Parklaan tussen de onderdoorgang onder de A12 en de aansluiting van de verlegde Maanderdijk op de Parklaan.
- Geluidswal/geluidsscherm met een hoogte van 2 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.
- Geluidsscherm van 2 meter hoog en ruim 300 meter lang langs de nieuwe afrit van de A12.

Verdergaande maatregelen waarmee ook ter plaatse van de woningen aan de Berkenlaan kan worden voldaan aan de voorkeurswaarde zijn vanuit landschappelijk oogpunt niet wenselijk. Het realiseren van een geluidswal/geluidsscherm zou ten koste gaan van de bomen die ter hoogte van deze locatie tussen de Parklaan en de woningen staan.

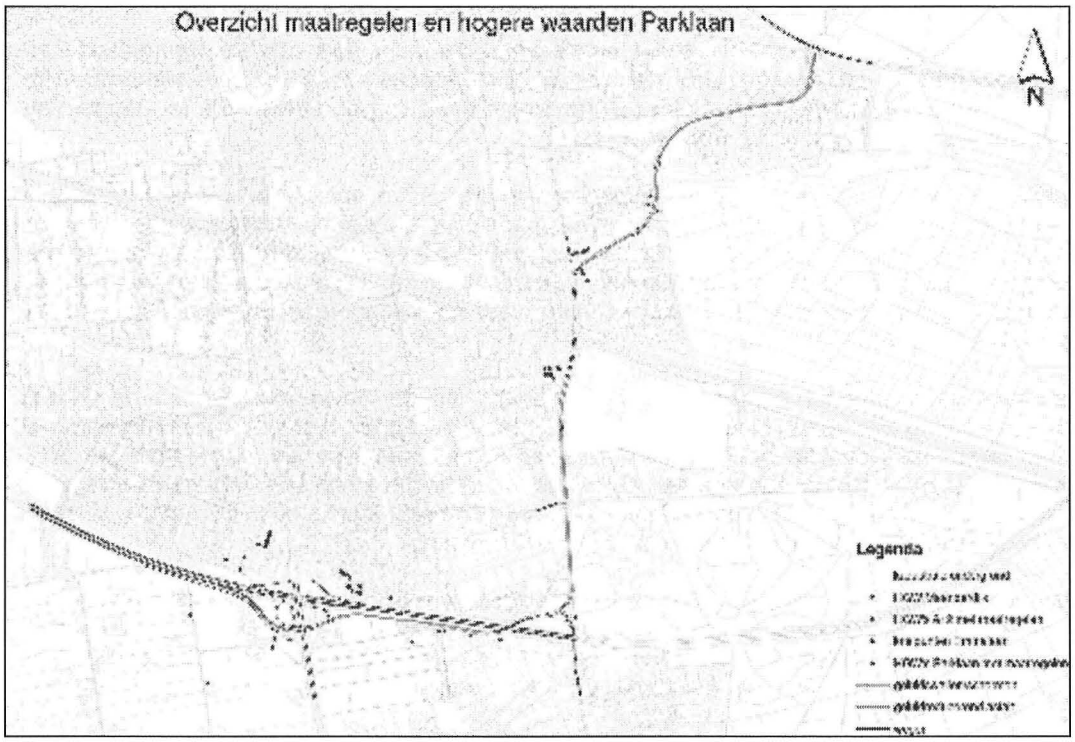
De reconstructie van de Emmalaan (het toevoegen van een extra opstelstrook voor rechtsaf) is dermate beperkt dat maatregelen financieel niet haalbaar zijn. Overigens ligt ten westen van de kruising met de Oude Bennekomseweg reeds een geluidreducerende deklaag, zodat verdere bronmaatregelen niet haalbaar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

Verdergaande maatregelen ter hoogte van de woningen aan de Bovenbuurtweg en de (Klein) Hoekelumse(brink)weg zijn vanuit landschappelijk en financieel oogpunt niet wenselijk/haalbaar. Ter plaatse van deze woningen is overigens de geluidsbelasting vanwege de hoger gelegen A12 maatgevend ten opzichte van de bijdrage van de Parklaan, zodat het effect van verdere maatregelen langs de Parklaan beperkt is. Ook het verlagen van het snelheidsregime naar 60 km/uur is geen wenselijke maatregel gezien de functie en de aard van de Parklaan.

Ter plaatse van de woningen Edeseweg 120 en de Maanderdijk 1 zijn verdergaande maatregelen om aan de voorkeurswaarde te kunnen voldoen financieel niet doelmatig aangezien dit per locatie om een enkele woning gaat. Ter plaatse van de Edeseweg 120 moet overigens opgemerkt worden dat de totale geluidsbelasting vanwege de Parklaan en de Edeseweg afneemt als gevolg van de afstandstoename tussen de woning en de weg.

Hogere waarden

Burgemeester en wethouders maken gezien het bovenstaande gebruik van de bevoegdheid tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting. Voor de woningen die vanwege de aanpassing van de A12 een hogere waarde krijgen wordt het besluit door Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland genomen. De geluidsbelasting op de te beschouwen gevels gaat de maximale ontheffingswaarde of maximale reconstructiewaarde niet te boven. In onderstaande tabel zijn de woningen genoemd waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld. In de figuur zijn de maatregelen en de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld weergegeven. Het ontwerpbesluit hogere waarden van Burgemeester en wethouders wordt gezamenlijk met het ontwerpbesluit gedurende 6 weken ter inzage gelegd.



nr.	geluidgevoelig object	aantal	hoogte [m]	vast te stellen hogere waarde [dB]	toegepaste aftrek conform art. 110g Wgh [dB]	gevel-oriëntatie	geluidsbron
6042	Mauritskazerne: gebouw 1	1	4,5	50	5	oost	Parklaan (noord)
6001	Mauritskazerne: gebouw 15	1	4,5	50	5	oost	Parklaan (noord)
6288	Mauritskazerne: gebouw 41	1	4,5	57	5	noord	Parklaan (noord)
6004	PMT-gebouw	1	4,5	52	5	west	Parklaan (noord)
6252	Berkenlaan 15-17	2	7,5	52	5	zuid	Parklaan (noord)
6255	Berkenlaan 19	1	4,5	49	5	zuid	Parklaan (noord)
6259	Berkenlaan 23	1	4,5	49	5	zuid	Parklaan (noord)
6261	Berkenlaan 25	1	4,5	50	5	zuid	Parklaan (noord)
6263	Berkenlaan 27	1	4,5	49	5	zuid	Parklaan (noord)
6265	Berkenlaan 29	1	4,5	49	5	zuid	Parklaan (noord)
6371	Emmalaan 1	1	7,5	56	5	noord	Emmalaan
6368	Emmalaan 3	1	7,5	56	5	noord	Emmalaan
6352	Emmalaan 4	1	7,5	55	5	zuid	Emmalaan
6366	Emmalaan 5	1	7,5	56	5	noord	Emmalaan
6349	Oude Bennekomseweg 14	1	7,5	54	5	zuid	Emmalaan
6355	Oude Bennekomseweg 11	1	1,5	50	5	west	Emmalaan
6356	Oude Bennekomseweg 13	1	1,5	56	5	zuid	Emmalaan
6356	Oude Bennekomseweg 15	1	1,5	56	5	zuid	Emmalaan
6355	Oude Bennekomseweg 21	1	5	51	5	west	Emmalaan
6356	Oude Bennekomseweg 23	1	5	57	5	zuid	Emmalaan
6356	Oude Bennekomseweg 25	1	5	57	5	zuid	Emmalaan
6355	Oude Bennekomseweg 31	1	7,5	51	5	west	Emmalaan
6356	Oude Bennekomseweg 33	1	7,5	57	5	zuid	Emmalaan
6356	Oude Bennekomseweg 35	1	7,5	57	5	zuid	Emmalaan
6355	Oude Bennekomseweg 41	1	10,5	51	5	west	Emmalaan

6356	Oude Bennekomseweg 43	1	10,5	56	5	zuid	Emmalaan
6356	Oude Bennekomseweg 45	1	10,5	56	5	zuid	Emmalaan
6356	Oude Bennekomseweg 51	1	13,5	56	5	zuid	Emmalaan
6356	Oude Bennekomseweg 53	1	13,5	56	5	zuid	Emmalaan
6376	Bennekomseweg 16	1	7,5	55	5	noord	Emmalaan
6380	Bennekomseweg 18	1	7,5	51	5	oost	Emmalaan
6295	Edesweg 120	1	4.5	53	2	west	Parklaan (zuid)
6300	Hoekumsebrinkweg 1	1	4,5	50	2	noord	Parklaan (zuid)
6302	Klein Hoekelumseweg 2	1	4,5	56	2	noord	Parklaan (zuid)
6304	Bovenbuurtweg 41	1	4,5	57	2	noord	Parklaan (zuid)
6305	Bovenbuurtweg 44	1	4,5	55	2	noord	Parklaan (zuid)
4570	Maanderdijk 1	1	4.5	51	5	noord	Maanderdijk

nr.	geluidgevoelig object	aantal	hoogte [m]	vast te stellen hogere waarde [dB]	toegepaste aftrek conform art. 110g Wgh [dB]	gevel-oriëntatie	geluidsbron
3818	Rubensstraat 55	1	4,5	51	2	zuid	A12
3845	Rubensstraat 109	1	4,5	50	2	zuid	A12
3846	Rubensstraat 111	1	4,5	50	2	zuid	A12
3847	Rubensstraat 113	1	4,5	50	2	zuid	A12
3850	Rubensstraat 119	1	7,5	53	2	zuid	A12
3854	Rubensstraat 127	1	4,5	51	2	zuid	A12
3855	Rubensstraat 129	1	7,5	55	2	zuid	A12
3857	Rubensstraat 133	1	1,5	50	2	zuid	A12
3858	Rubensstraat 135	1	1,5	50	2	zuid	A12
3909	Rubensstraat 100	1	7,5	50	2	zuid	A12
3910	Rubensstraat 102	1	7,5	50	2	zuid	A12
3917	Rubensstraat 116	1	7,5	50	2	zuid	A12
3918	Rubensstraat 118	1	7,5	50	2	zuid	A12
3919	Rubensstraat 120	1	7,5	50	2	zuid	A12
3920	Rubensstraat 122	1	7,5	50	2	zuid	A12
3921	Rubensstraat 124	1	7,5	51	2	zuid	A12
3922	Rubensstraat 126	1	7,5	51	2	zuid	A12
3923	Rubensstraat 128	1	7,5	52	2	zuid	A12
3924	Rubensstraat 130	1	7,5	52	2	zuid	A12
3941	D'hondecoeterstraat 1	1	7,5	52	2	zuid	A12
4542	Bovenbuurtweg 48	1	1,5	55	2	noord	A12
4570	Maanderdijk 1	1	4,5	57	2	noord	A12
4571	Maanderdijk 1 A	1	4,5	55	2	noord	A12
4578	Harnsesteeg 3	1	4,5	50	2	noord	A12
4581	Harnsesteeg 4	1	1,5	55	2	noord	A12
4767	Willy Brandtlaan 40	5	16,5	53	2	zuid	A12
4769	Willy Brandtlaan 96	5	10,5	51	2	zuid	A12
4886	Dubceksingel 30	1	1,5	50	2	zuid	A12
4887	Dubceksingel 32	1	1,5	50	2	oost	A12
4888	Dubceksingel 34	1	1,5	50	2	oost	A12
4889	Dubceksingel 36	1	1,5	50	2	oost	A12
4890	Dubceksingel 38	1	1,5	50	2	oost	A12
4891	Dubceksingel 40	1	1,5	50	2	oost	A12
5043	Dubceksingel 112	1	4,5	50	2	oost	A12
5044	Dubceksingel 86	1	1,5	50	2	oost	A12

5045	Dubceksingel 88	1	4,5	51	2	oost	A12
5046	Dubceksingel 90	1	4,5	51	2	oost	A12
5047	Dubceksingel 92	1	4,5	51	2	oost	A12
5048	Dubceksingel 94	1	4,5	51	2	oost	A12
5049	Dubceksingel 96	1	4,5	51	2	oost	A12
5050	Dubceksingel 98	1	4,5	51	2	oost	A12
5051	Dubceksingel 100	1	4,5	50	2	oost	A12
5053	Dubceksingel 104	1	4,5	50	2	oost	A12
5054	Dubceksingel 106	1	4,5	50	2	oost	A12
5055	Dubceksingel 108	1	4,5	50	2	oost	A12
5056	Dubceksingel 110	1	4,5	50	2	oost	A12
5200	Dubceksingel 148	1	1,5	50	2	oost	A12
5201	Dubceksingel 150	1	1,5	50	2	oost	A12
5314	Dubceksingel 184	1	10,5	50	2	zuid	A12
5450	Spaaksingel 44	1	10,5	50	2	zuid	A12

Conclusie
Ondanks het doorvoeren van maatregelen, zoals geluidreducerend asfalt en geluidswallen/geluidsschermen, dient voor een aantal woningen een hogere waarde te worden vastgesteld. Het doorvoeren van verdere maatregelen stuit op bezwaren van financiële, landschappelijke en verkeerskundige aard. Voor de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld 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 gevelisolatie maatregelen aangeboden.

Aangezien ter plaatse van alle woningen wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde of maximale reconstructiewaarde, vormt het aspect verkeerslawaai geen onoverkomelijke belemmeringen voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

4.12. Luchtkwaliteit

Volgens de Wet milieubeheer is het nodig een planontwikkeling te toetsen aan luchtkwaliteitseisen. Sinds 15 november 2007 is de Wet milieubeheer gewijzigd met een nieuw hoofdstuk over luchtkwaliteitseisen. Hoofdstuk 5 (titel 2) gaat over luchtkwaliteit en is gericht op:

- negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging aan te pakken
- mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling te creëren

Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Een project draagt 'niet in betekende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de 3% grens niet wordt overschreden. De 3% grens is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM10) of stikstofdioxide (NO2). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m3 voor zowel PM10 als NO2 en is te vergelijken met de verkeersaantrekkende werking van bijvoorbeeld 1500 woningen.

De ontwikkelingen binnen de Veluwse Poort en dus ook de Parklaan zijn opgenomen als een zogenaamd 'in betekenende mate' (IBM) project opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL). In dit NSL zijn alle IBMprojecten van heel 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 worden in het NSL een aantal maatregelen getroffen om specifieke knelpunten op te lossen. De totale ontwikkelingen binnen de Veluwse Poort zijn opgenomen in dit NSL en worden dus op drie niveaus met maatregelen gecompenseerd.

Dit wil echter niet zeggen dat er lokaal geen effecten zullen zijn. Daarom is in het stadium van de MER al onderzocht wat de effecten op de luchtkwaliteit zijn. Hieruit is gebleken:

"Binnen het Masterplan Ede-Oost / Spoorzone zullen maximaal 4.500 woningen, 100.000 m^2 bvo kantoren, 15.000 m^2 maatschappelijke voorzieningen, 13.000 m^2 aan zorg- en welzijnsclusters en 40.000 m^2 aan overige functies worden ontwikkeld. De nieuwbouw van woningen en andere objecten binnen het plan Ede Oost vindt plaats langs het spoor (spoorzone) en aan de oostzijde van de woonkern van Ede. Uit de luchtberekeningen volgt dat er binnen de aangegeven ontwikkelingslocaties geen problemen te verwachten zijn ten aanzien van de luchtkwaliteit. De locaties liggen niet dicht langs drukke Rijkswegen of provinciale wegen. Er zal binnen de planlocaties worden voldaan aan de normen.
Ook zal de verkeersaantrekkende werking van de locaties geen probleem ten aanzien van de luchtkwaliteit veroorzaken. Wel zal er gezien de ontwikkeling een aanzienlijke verkeersaantrekkende werking aanwezig zijn met een relevant effect op de luchtkwaliteit, maar zullen er geen luchtkwaliteitsnormen worden overschreden."

Conclusie
Het project Veluwse Poort is als een IBM-project opgenomen in het NSL. In het NSI worden compenserende maatregelen genomen. Doordat het project in het NSL is opgenomen kan een luchtkwaliteitsonderzoek ten behoeve van dit bestemmingsplan achterwege blijven. Aanvullend is in het stadium van de MER al aangetoond dat er geen overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen te verwachten zijn.

4.13. Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's bij productie, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Het gaat daarbij uitsluitend om de kans dat derden (omwonenden) dodelijk letsel oplopen door een calamiteit bij een bedrijf of door een ongeval bij het vervoeren van gevaarlijke stoffen. Rond bedrijven en langs routes (of buisleidingentracés) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, zijn daarom zones ingesteld waarbinnen de risico's moeten worden onderzocht en getoetst voor toekomstige bebouwing. Deze risico's worden uitgedrukt in een plaatsgebonden risico (PR) en een groepsrisico (GR), en betreffen alleen de personen die niet deelnemen aan deze activiteiten.
Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

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

Regelgeving

Wet vervoer gevaarlijke stoffen
De Wet vervoer gevaarlijke stoffen (1996) (Wvgs) regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren. Hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden (art. 11). In deze wet is ook vastgelegd dat gemeenten zelf de route voor gevaarlijke stoffen mogen aanwijzen (art. 18, eerste lid). Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen
In augustus 2004 is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen in de Staatscourant gepubliceerd. In deze circulaire is het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over water en wegen opgenomen.

Op basis van de circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten 10-5 per jaar en de streefwaarde 10-6 per jaar. In nieuwe

situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10-6 per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10-6 per jaar. Op basis van de circulaire geldt bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR of een toename van het GR een verantwoordingsplicht. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. De circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Wel kan de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico nog buiten deze 200 meter strekken.

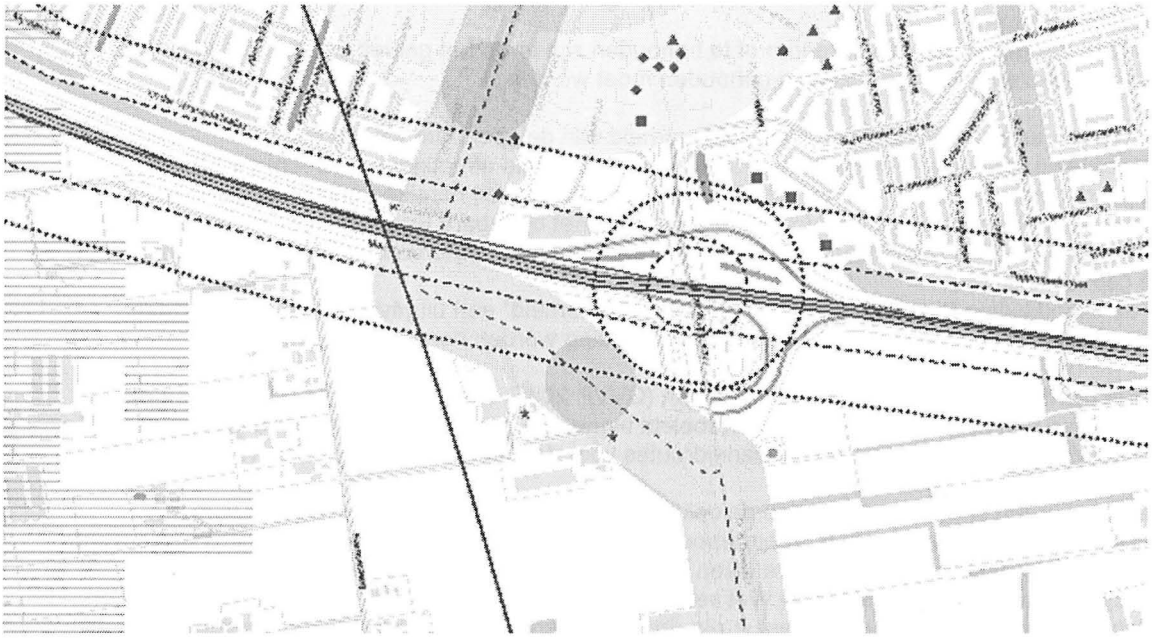
Situatie

Parklaan
Over het traject van de Parklaan zal nauwelijks of geen transport van gevaarlijke stoffen plaatsvinden. De werking van de Wvgs schrijft voor dat risicovol transport de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te vermijden. Alleen bestemmingsverkeer mag het traject van de Parklaan kiezen. Er zijn geen bestemmingen in de buurt van het traject die het transport van gevaarlijke stoffen veroorzaken. Alleen het tankstation aan de Klinkenbergerweg en de Parkweg veroorzaakt 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
Op de A12 vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. Dit transport vindt ook plaats op de op- en afrit 24. De verplaatsing van de op- en afrit 24 heeft een verschuiving en mogelijk een toename van het groepsrisico tot gevolg. De gemeente Ede heeft een onderzoek uitgevoerd naar de risico's vanwege deze wijziging. De resultaten van dit onderzoek zijn weergegeven in een rapport dat bij dit bestemmingsplan is gevoegd. Uit het onderzoek is gebleken dat het plaatsgebonden risico nergens hoger is dan 10-6. Uit het onderzoek blijkt tevens dat het groepsrisico niet hoger is dan de oriëntatiewaarde en afneemt door de wijziging.

Hoge druk aardgasleidingen
Het plangebied wordt door twee hoge druk aardgasleidingen doorkruist (leiding N-568-10-KR-039 en leiding N-568-12-KR-005). De ligging van leiding N-568-12-KR-005 zal mogelijk gewijzigd worden door de aanpassingen van de Maanderdijk. 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 zonodig 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.
De huidige ligging van de leidingen en de bebouwingsvrije zone worden opgenomen in de verbeelding. In de onderstaande figuren is een uitsnede weergegeven van de risicokaart.nl.

Ligging N-568-12-KR-005 (nabij Poortwachter)



Ligging N-568-10-KR-039 (nabij station Ede-Wageningen)

Aangezien de op -en afrit nabij de buisleiding komt te liggen en dichter bij de woningen aan de Maanderdijk wordt de veiligheidsregio om advies gevraagd met betrekking tot de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid.

Conclusie
Het aspect Externe veiligheid vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan, evenmin hoeft het groepsrisico te worden verantwoord.

4.14. 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 Brandweerzorg 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.

Situatie
Nieuwe ontwikkelingen zullen worden getoetst aan de Handleiding Bluswatervoorziening en bereikbaarheid, het Besluit veiligheidregio'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.

4.15. Kabels en leidingen

Situatie
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 zal bij de verdere planontwikkeling van de Veluwse Poort verlegd gaan worden). De andere ligt ten zuidwesten van de Poortwachter. De leidingen hebben een belemmerde strook van 4 meter aan weerzijden van de leiding.
In het gebied zijn ook rioolleidingen aanwezig (nabij de Nieuwe Kazernelaan/Sysseltselaan en de W. Dreeslaan). Ook deze zijn bestemd met een belemmerde 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
Sinds 1 juli 2008 is het op basis van artikel 6.12 van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht om bij een bestemmingsplan ook een exploitatieplan vast te stellen, indien er op grond van het bestemmingsplan een bouwplan in de zin van artikel 6.2.1 Bro kan worden gerealiseerd. Een exploitatieplan is voor de Parklaan niet verplicht, omdat er geen bouwplannen mogelijk worden gemaakt en kostenverhaal anderszins verzekerd is. Van de mogelijkheid om via een exploitatieplan eisen te stellen aan de inrichting en/of fasering maakt de gemeente geen gebruik.

Eigendomssituatie
De gemeente heeft nog niet alle gronden in eigendom en heeft niet met alle eigenaren een overeenkomst gesloten. 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 lukken, 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 maakt onderdeel uit van het project Veluwse Poort. Voor de Veluwse Poort is een integrale Business Case opgesteld waarin kosten en opbrengsten en de (financiële) verbanden tussen de deelprojecten in samenhang worden bezien. Voor de Parklaan is een kostenraming opgesteld waarin alle kosten die gemoeid zijn met de ontwikkeling zijn opgenomen. Deze raming bedraagt € 56 miljoen (prijspeil 2011, exclusief BTW), inclusief de fietstunnel bij Hoekelum van € 5miljoen. Bekostiging van deze investering vindt plaats uit provinciale gelden (toegekende GSO 3 subsidie en de toezegging van gedeputeerde staten van een GSO 4 subsidie) en bijdragen uit gemeentelijke en particuliere projecten. De bijdrage uit de gemeentelijke projecten is geborgd in de grondexploitaties van deze projecten (door middel van gronduitgifte). De bijdrage uit de particuliere projecten is geborgd via anterieure overeenkomsten.

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 flexibiliteitbepalingen 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 gebruiksbepalingen
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 ontheffingsregels
In dit artikel worden de ontheffingsvoorwaarden beschreven. Deze ontheffingen gelden voor het hele plangebied. De ontheffingen die uitsluitend gelden voor een bepaalde bestemming zijn 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: Bestemmingsplan Parklaan.

6.3. Bestemmingen

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 omgevingsvergunningen voor werken en werkzaamheden (voormalige aanlegvergunning) om daarmee te kunnen sturen op de kwaliteit van het groen en de mate van verharding binnen het groen.

Natuur
Deze bestemming is toegekend aan de gronden die gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) 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 o.a. worden gedacht aan het ophogen, afgraven van gronden, het verwijderen van landschapselementen etc.

In de bestemming Natuur is een wro-wijzigingsgebied opgenomen ten behoeve van de ontwerpvrijheid bij de kruising bij de N224. De gehanteerde bestemming Verkeer biedt ruimte aan verschillende varianten zoals een rotonde met vrijliggende fietspaden of een kruispunt met verkeerslichten. Een andere inrichting dan de bestaande situatie kan leiden tot een noodzakelijke aanpassing van de afslag in noordelijke richting. Voor deze variant is een wijzigingsbevoegdheid in het plan opgenomen, waarbij bepaalde voorwaarden in acht moeten worden genomen.

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, 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 ontwerptechnische redenen (behoud bomen, landschappelijke inpassing, sociale veiligheid) kan voor het fietspad worden uitgeweken naar de bestemming Groen.

Verkeer- Verblijfsgebied
De ventweg die op een aantal plekken naast de Parklaan ligt, heeft de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied'. De ventweg dient voor de ontsluiting van de aangelegen woningen en als dubbelzijdig fietspad, een zogenaamde fietsstraat. Binnen deze bestemming zijn ook parkeerplaatsen, bermen, taluds en sloten toegelaten.

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.

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

Bij de totstandkoming van het Functioneel Ontwerp Parklaan (2010/2011) zijn belanggroeperingen en direct omwonenden uitgenodigd voor een participatieavond, nog voordat het Functioneel Ontwerp Parklaan door het college werd vrijgegeven voor inspraak. In een aantal gevallen zijn gemaakte opmerkingen van belangengroeperingen en direct omwonenden in het Functioneel Ontwerp Parklaan meegenomen. Dit kon niet in alle gevallen, omdat er vanwege vakinhoudelijke en/of financiële redenen andere keuzes gemaakt moesten worden. Na de burgerparticipatie heeft het college het Functioneel Ontwerp Parklaan vrijgegeven voor inspraak.

Het concept van het Functioneel Ontwerp Parklaan heeft van 10 maart tot en met 6 april 2011 ter inzage gelegen in het kader van de inspraakprocedure conform de gemeentelijke inspraakverordening. Op maandag 14 maart 2011 heeft de gemeente een informatieavond gehouden in de Reehorst te Ede. De ruim 272 inspraakreacties zijn beantwoord in de Nota inspraakreacties dd. 10 mei 2011. De vele inspraakreacties hebben er toe geleid dat de gemeenteraad het Functioneel Ontwerp op meerdere punten gewijzigd heeft vastgesteld.

De verplichting om inspraak te verlenen op een voorontwerp-bestemmingsplan, zoals dat was geregeld in artikel 6a (oude) Wet op de Ruimtelijke Ordening, is vervallen. Op grond van de gemeentelijke inspraakverordening wordt inspraak eveneens niet verplicht gesteld.

Gezien de uitgebreide inspraak over het Functioneel Ontwerp Parklaan heeft de gemeente besloten om de inspraak over het voorontwerp-bestemmingsplan over te slaan en direct te starten met de ter inzage legging van het ontwerp-bestemmingsplan.

Het concept-bestemmingsplan is eind 2011 toegezonden aan de verschillende instanties voor formeel overleg, conform artikel 3.1.1. Bro. De ontvangen reacties zijn samengevat en beantwoord in de Nota Voorleg Parklaan.

7.2. Zienswijzen ex artikel 3.8 Wro

De resultaten van de zienswijzenperiode zullen te zijner tijd worden opgenomen.

Plangebied

Plangebiedgrens

Bestemmingen

Groen

Natuur

V — Verkeer

V-V — Verkeer - Verblijfsgebied

Dubbelbestemmingen

L-G — Leiding - Gas

L-R — Leiding - Riool

WR-A — Waarde - Archeologie

Gebiedsaanduidingen

wro-zone - wijzigingsgebied

Bouwaanduidingen

[sba-kw] — specifieke bouwaanduiding - keerwand

Figuren

hartlijn leiding - gas

hartlijn leiding - riool

Kaartblad 2 van 2

Bestemmingsplan

Parklaan

M. Elshof

1:2500

30-01-2012

E1030

RUIMTELIJKE ONTWIKKELING EN BEHEER

Plangebied

Plangebiedgrens

Bestemmingen

Groen

Natuur

V — Verkeer

V-V — Verkeer - Verblijfsgebied

Dubbelbestemmingen

L-G — Leiding - Gas

L-R — Leiding - Riool

WR-A — Waarde - Archeologie

Gebiedsaanduidingen

wro-zone - wijzigingsgebied

Bouwaanduidingen

[sba-kw] — specifieke bouwaanduiding - keerwand

Figuren

hartlijn leiding - gas

hartlijn leiding - riool

Kaartblad 1 van 2

Bestemmingsplan

Parkloon

M. Elshof

1:2500

30-01-2012

€11030

ede

RUIMTELIJKE ONTWIKKELING EN BEHEER

Hoofdafdeling Realisatie