



Bestemmingsplan

De Klomp Oost

‘Rondweg’

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding	3
Hoofdstuk 2 Planbeschrijving	4
2.1 Ligging en begrenzing plangebied	4
2.2 Huidig gebruik	4
2.3 Planbeschrijving	4
2.4 Ruimtelijke inpassing	5
2.5 Verkeerskundige inpassing	5
Hoofdstuk 3 Beleidskader	7
3.1 Provinciaal beleidskader	7
3.2 Gemeentelijk beleidskader	8
3.3 Conclusie	8
Hoofdstuk 4 Onderzoekresultaten	9
4.1 Geluidshinder	9
4.2 Luchtkwaliteit	9
4.3 Externe veiligheid	10
4.4 Bodem	10
4.5 Water	10
4.6 Ecologie - Soortenbescherming	12
4.7 Ecologie – Gebiedsbescherming	16
4.8 Cultuurhistorie en archeologie	16
Hoofdstuk 5 Juridische opzet	19
5.1 Algemeen	19
5.2 Hoofdopzet	19
Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid	20
6.1 Algemeen	20
6.2 Economische uitvoerbaarheid	20
6.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	20

Hoofdstuk 1 Inleiding

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de realisatie van een rondweg ten westen van Ede. Het voorgestelde tracé loopt vanaf de rondweg Veenendaal Oost bij de A12 door naar het noorden. Net voor de spoorlijn Utrecht - Arnhem buigt de weg naar het westen en kruist het nieuw in te richten kruispunt met de Veenendaalseweg ten zuiden van de spoortunnel en ontsluit het tracé van het bedrijventerrein De Batterijen.

De toekomstige rondweg heeft verschillende doelen, te weten:

1. een rechtstreekse verbinding tussen de rijksweg A12 en het treinstation Veenendaal - De Klomp;
2. een verbinding naar het P&R-parkeerterrein;
3. ontsluiting van het nieuwe bedrijventerrein De Klomp Oost;
4. ontsluiting van het bedrijventerrein De Batterijen te Veenendaal;
5. ontsluiting van de woningen aan de Veenendaalseweg.

Door de aanleg van de rondweg wordt tegelijk het openbaar vervoer gestimuleerd. Het intercitystation Veenendaal - De Klomp is een belangrijk transferium. Deze weg vergroot de bereikbaarheid van station Veenendaal - De Klomp aanzienlijk, zowel per fiets als per auto. Uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen in de vorm van een Parkeer en Reis locatie (P&R) maakt dan ook onderdeel van het project.

De aanleg van Rondweg De Klomp betekent ook dat verkeersveiligheid en leefbaarheid in De Klomp verbeteren. Het doorgaande autoverkeer komt straks niet meer dwars door dit woongebied, maar gaat over de nieuwe rondweg. De Veenendaalseweg wordt afgesloten voor het doorgaande verkeer met uitzondering van langzaam verkeer, openbaar vervoer en hulpdiensten. De verkeersveiligheid en leefbaarheid van De Klomp zijn hier bij gebaat. Tevens verbetert deze weg de bereikbaarheid van bedrijventerrein de Batterijen aanzienlijk. Het gebied tussen deze Rondweg en de rijksweg A12 wordt het nieuwe bedrijventerrein De Klomp Oost. Dit nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein zal op de rondweg worden ontsloten.

Het plangebied omvat vele percelen. De betreffende percelen zijn kadastraal bekend als gemeente Ede, sectie M met de nummers 154, 1087, 1294. Tevens gaat het om de percelen kadastraal bekend als gemeente Ede, sectie L met de nummers 1070, 1214, 1216, 1219. Tot slot is het perceel kadastraal bekend als gemeente Ede, sectie G, nummer 3095 ook onderdeel van het plangebied.

De voornoemde percelen vallen binnen het plangebied van het bestemmingsplan ISEV. De gronden van het voorgestelde tracé hebben voor het overgrote gedeelte de bestemming 'verkeersdoeleinden'. Binnen deze bestemming is het mogelijk om het voorgestelde tracé te realiseren. Enkele gedeelten van de gronden hebben echter de bestemming 'bedrijventerrein uit te werken' en de bestemming 'natuur'. De bedrijvenbestemming maakt wel een weg mogelijk, maar binnen de bestemming 'natuur' zijn alleen bestaande wegen toegestaan.

Dit bestemmingsplan biedt de planologische juridische basis voor het wijzigen van de gronden van het voorgestelde tracé welke ingevolge het bestemmingsplan ISEV niet voorzien waren van een verkeersbestemming.

Naast deze singel wordt een in twee rijrichtingen te berijden fietspad gerealiseerd. Bij de afrit wordt een duiker onder het fietspad aangelegd. Aan de oostzijde van de weg wordt tevens een singel ten behoeve van de afwatering gerealiseerd. De singel heeft een aftakking op een bestaande watergang.

In noordelijke richting wordt de weg met vier rijstroken versmald naar twee rijstroken in twee rijrichtingen bereden. Het gaat hier om een 80-kilometerweg. Onder de weg wordt een infiltratieriool aangelegd. De breedte van de weg, zonder berm, wordt circa 7,5 meter. De weg, singels en fietspad maken een (zeer) flauwe bocht en komen uiteindelijk uit bij een rotonde. De singel aan de oostkant van de weg eindigt op de plaats waar deze de Binnenweg raakt. Deze Binnenweg wordt een fietspad en loopt voor een deel parallel aan de rondweg. De rotonde is gelegen op de plaats waar de toekomstige rondweg de Griftweg kruist. De westelijke singel eindigt ten zuiden van de rotonde. Onder de rotonde lopen verschillende rioolleidingen voor regenwater en ten behoeve van een infiltratieriool. Aan de zuidoostzijde volgt het fietspad de rotonde met de afslag en gaat over in de Griftweg in oostelijke richting. Het fietspad heeft een aftakking in noordelijke richting, waarna het pad in westelijke richting verder gaat. Aan de noordoostzijde van de rotonde is op de Griftweg een ontsluitingsweg gepland ten behoeve van de woning aan de Trapjesweg 10. In verband met de verkeersveiligheid kan de betreffende woning niet direct ontsloten worden op de rondweg. Ook een ontsluiting direct op de rotonde is in verband met de verkeersveiligheid niet mogelijk. Derhalve is gekozen voor een ontsluiting op de Griftweg ten oosten van de geplande rotonde. Waar de ontsluitingsweg de watergang "Zijde Wetering" kruist is een brug gepland.

Aan de noordzijde van de Griftweg is een singel gelegen. Middels een duiker aan de noordzijde onder de rotonde worden beide delen van deze singel met elkaar verbonden. Aan de westzijde van de rotonde is tevens een afslag op de Griftweg. Deze afslag sluit met een flauwe bocht aan op de Griftweg en bestaat uit twee rijstroken (een op- en afrit van de rotonde). Ook aan de westzijde zal het fietspad deze afslag kruisen en vervolgens afbuigen in noordoostelijke richting. Daarnaast is aan aftakking van het fietspad in westelijke richting parallel aan de noordzijde van de Griftweg.

Vanaf de rotonde gaat de rondweg in noordelijke richting verder. De rondweg gaat met een brug over de Zijde Wetering. Aan de noordzijde van de Zijde Wetering wordt een singel met een breedte van circa 15,50 meter gerealiseerd. Zowel de rondweg als deze singel buigen ter hoogte van de Trapjesweg in westelijke richting af, parallel aan de spoorlijn Utrecht - Arnhem. De rondweg, inclusief berm, singel en werkstroken gaat verder in westelijke richting voorbij Trapjesweg 8 en 8a. Ter hoogte van de oostelijke perceelsgrens van het perceel kadastraal bekend als gemeente Ede, sectie M, nummer 1152 maakt de singel een bocht en wordt vervolgens smaller. Ter hoogte van het object aan de Trapjesweg 2 eindigt de singel. Aan het einde van de singel wordt een duiker geplaatst. De middenberm tussen de twee rijstroken van de rondweg wordt hier iets smaller, waardoor de totale breedte van de weg, zonder de berm, circa 7 meter is.

De rondweg inclusief een smalle berm vervolgt zich in westelijke richting. Ten behoeve van het perceel kadastraal bekend als gemeente Ede, sectie M, nummer 1087 wordt in de noordwestelijke hoek van het perceel een directe ontsluiting gerealiseerd op de rondweg. Daar eindigt aan de zuidzijde de te realiseren berm. Aan de noordzijde gaat de berm nog verder tot aan de huidige fietsenstalling.

De rondweg nadert de kruising met de Veenendaalseweg ten noorden van de woning aan de Veenendaalseweg 3 en de toegangsweg naar het bedrijfspand aan de Veenendaalseweg 1. Er komt een rijstrook bij in westelijke richting. Nabij de kruising zullen een viertal bomen gekapt worden. De kruising wordt dusdanig ingericht dat fietsers vanaf de Veenendaalseweg de kruising kunnen oversteken. Ook worden er voetgangersoversteken gerealiseerd. Aan de westzijde van de Veenendaalseweg heeft de rondweg drie rijstroken. Twee stroken in oostelijke richting en één in westelijke richting.

P en R

Aan de noordzijde van de rondweg wordt een P&R - parkeerterrein gerealiseerd en een waterberging. Dit parkeerterrein ligt parallel aan de rondweg ten oosten van de Veenendaalseweg en aan de zuidkant van het spoor.' Vanaf de Rondweg is het parkeerterrein bereikbaar.

Er wordt ten behoeve van het perceel kadastraal bekend als gemeente Ede, sectie. L, nummer 1219 in de noordwestelijke hoek van het perceel een directe ontsluiting gerealiseerd op de rondweg.

Opmerking [b1]: Is dat zo?

Ter plaatse van de gemeentegrens tussen de gemeente Ede en de gemeente Veenendaal sluit de rondweg aan op de bestaande situatie in de gemeente Veenendaal. Dit houdt in dat de rondweg aansluit op de ontsluitingsweg Ravelijn van bedrijventerrein De Batterijen. Dit is het einde van het werk.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Provinciaal beleid

Streekplan 2005

In het Streekplan staan de hoofdlijnen weergegeven van het provinciaal ruimtelijk beleid tot in 2015. De Klomp valt onder het stedelijke netwerk Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal. Bij het intercystation Veenendaal - De Klomp is er in het streekplan een aanduiding opgenomen waaruit blijkt dat er een inspanning gepleegd moet worden voor auto en openbaar vervoer.

Verkeer en Vervoerplan

Daarnaast staat in het provinciale Verkeer en Vervoer Plan van de provincie Gelderland (vastgesteld in 2005) omschrijft de wijze waarop de provincie Gelderland steden, bedrijventerreinen en voorzieningen bereikbaar wil houden.

Met betrekking tot het gebied tussen Ede en Veenendaal waar de toekomstige rondweg is gepland staat in het Verkeer en Vervoerplan dat de zuidelijke Valleigebied de WERV-gemeenten centraal staan: Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal. Het is noodzakelijk de hoofdstructuur van het wegennet in het zuidelijke Valleigebied, waarvoor tussen Veenendaal en Ede uitbreidingsplannen in procedure zijn, ook een belangrijke functie te geven in de regionale verkeersafwikkeling. Dat is ingegeven door het feit dat de Veluwe, dat als natuurgebied de oostflank van de regio vormt, een verkeersluw profiel dient te krijgen. Het grote verzorgingsgebied van de voorzieningen in de gemeente Ede, met haar vele perifeer liggende kernen, maakt een goede bereikbaarheid van Ede vanuit de omliggende kernen noodzakelijk. De provincie heeft middelen vrij gemaakt voor het project Beter Bereikbaar Vallei. Met de betrokken gemeenten, de provincie Utrecht en Rijkswaterstaat worden maatregelen ontwikkeld om het gebruik van de bestaande infrastructuur te optimaliseren. Hierbij wordt rekening gehouden met weggebruik door auto, fiets, openbaar vervoer en vrachtverkeer. Daarnaast zullen er initiatieven ontwikkeld worden om aansluitend/aanvullend aan dit project de mobiliteitsmarkt in De Vallei meer in balans te brengen.

De provincie Gelderland heeft voor de aanleg van de Rondweg De Klomp een subsidie verleend. Dit gebeurde in het kader van het project Beter Bereikbaar Vallei, waarvoor de provincie zich sterk maakt. De provincie wil het openbaar vervoer stimuleren en de weg is ook van groot belang voor een vitale economie en een duurzame leefomgeving. Een opwaardering van de stationsomgeving Veenendaal - De Klomp sluit bovendien aan op de uitkomsten van de Netwerkanalyse Gelderland. Met het project 'Beter Bereikbaar Vallei' slaan wegbeheerders de handen ineen om het verkeer in de Vallei vlotter te laten doorstromen. Betrokken partijen, te weten het Rijk, de provincies Utrecht en Gelderland en de gemeenten Ede en Veenendaal hechten veel waarde aan de verbetering van de interne en externe bereikbaarheid per auto, openbaar vervoer en fiets van het gebied dat wordt begrensd door station Veenendaal - De Klomp, de N224, het bedrijventerrein De Klomp en de A12. Een goede bereikbaarheid van dit gebied zal een positieve invloed hebben op de doorstroming van het verkeer op de overige wegen tussen Ede en Veenendaal en biedt ontwikkelingsmogelijkheden voor het deels nog te ontwikkelen bedrijventerrein langs de A12.

Conclusie

Gelet op het voorgaande past de voorgenomen ontwikkeling binnen het provinciale beleid.

3.2 Regionaal beleid

In 1992 is in de Interprovinciale Structuurvisie Ede-Veenendaal (ISEV) geconstateerd dat de gemeenten Ede en Veenendaal voor de periode tot 2015 geconfronteerd worden met een forse ruimtelijke planningsopgave. Ook werd er geconstateerd dat er in de regio voor in totaal circa 300 hectare woongebied en 200 hectare bedrijventerrein aanvullende ruimte zal moeten worden gevonden. Het bestemmingsplan 'ISEV' maakt in samenhang de realisatie mogelijk van drie bedrijventerreinen (waaronder De Klomp Oost). Het tussenliggende agrarische gebied wordt geherstructureerd en krijgt een nieuwe functie als ecologische verbindingszone en stedelijk uitloopgebied. De geplande rondweg en het bedrijventerrein maken verder onderdeel uit van de visie voor de WERV-regio (Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal) die is opgesteld in samenwerking met omliggende gemeenten. Het is mogelijk om met een integrale aanpak te zorgen voor een verhoging van de ruimtelijke, sociaal-economische en culturele kwaliteit van het gehele gebied. De ligging van de bedrijventerreinen aan de autosnelwegen A12 en A30 en in de buurt van een treinstation vormt een belangrijke kwaliteit.

De centrale ligging in Nederland van de regio Ede-Veenendaal tussen economische kerngebieden als de oostflank van de Randstad en het knooppunt Arnhem-Nijmegen, alsmede de hiervoor genoemde goede bereikbaarheid en het aantrekkelijke woon- en leefklimaat maken de regio tot een gebied met goede economische potenties. Als gevolg van deze relatief gunstige regionaal-economische positie is er een tekort aan bedrijventerreinen in de periode tot 2015. Door de ontwikkeling van bedrijventerrein De Klomp Oost neemt ook de werkgelegenheid in de regio toe.

De weg vormt een alternatief voor doorgaand verkeer, dat nu gebruik maakt van de Veenendaalseweg als route tussen de N224 en de kern van Veenendaal. Die weg wordt dagelijks door 11.000 auto's gebruikt, waarvan 80% doorgaand verkeer is. Daarnaast vormt de rondweg een voorwaarde voor de ontsluiting van het toekomstige bedrijventerrein in De Klomp Oost (onderdeel van het ISEV-bedrijventerrein). In het verleden zijn er locatiestudies verricht. Uit deze studies zijn deze gebieden naar voren gekomen. Alternatieven voor de ontwikkelingen van het bedrijventerrein en de rondweg zijn niet voorhanden.

Conclusie

Gelet op het voorgaande past de voorgenomen ontwikkeling binnen het regionale beleid.

3.3 Gemeentelijk beleid

De voornoemde percelen vallen binnen het plangebied van het bestemmingsplan ISEV. De gronden van het voorgestelde tracé hebben voor het overgrote gedeelte de bestemming 'verkeersdoeleinden'. Binnen deze bestemming is het mogelijk om het voorgestelde tracé te realiseren. Enkele gedeelten van de gronden hebben echter de bestemming 'bedrijventerreinen uit te werken' en de bestemming 'natuur'. Binnen de natuurbestemming is het niet mogelijk om de voorgestelde verkeersvoorzieningen te realiseren.

Zodoende is een herziening van het bestemmingsplan nodig om het gehele tracé te voorzien van een passende planologische bestemming.

3.4 Conclusie

In bovenstaand hoofdstuk is gemotiveerd aangegeven dat de aanleg van het tracé ten behoeve van de rondweg past binnen het provinciaal-, regionaal – en gemeentelijk beleid. Daarentegen is ook aangegeven dat de beoogde uitbreiding niet past binnen de voorschriften van het bestemmingsplan vanwege het feit dat het tracé gedeeltelijk loopt over bestemmingen waarbinnen de voorgestelde verkeersvoorzieningen niet gerealiseerd kunnen worden.

Hoofdstuk 4 Onderzoeksresultaten

In deze toelichting wordt aandacht besteed aan alle relevante onderzoeksaspecten. Zo wordt ingegaan op milieuhygiënische aspecten, zoals bodemkwaliteit, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en geur. Verder worden zaken als water, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie behandeld. Bij behandeling van deze aspecten, wordt indien van toepassing, het wettelijke of het beleidskader aangegeven en worden de resultaten van de verrichte onderzoeken behandeld.

4.1 Geluidhinder

4.1.1 Wettelijk kader

Krachtens de wet Geluidhinder is er langs iedere verkeersweg een geluidzone aangewezen. Bij het opstellen van een bestemmingsplan in deze zone is akoestisch onderzoek verplicht. Dit geldt voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Als de gevelbelasting (door een grotere afstand of andere maatregelen) niet onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} is te houden, kunnen burgemeester en wethouders voor bepaalde situaties een hogere grenswaarde vaststellen. Voor een burgerwoning in het buitengebied is deze hogere grenswaarde maximaal 53 dB L_{den} . Voor Agrarische bedrijfswoningen geldt een grenswaarde van 58 dB L_{den} .

4.1.2 Situatie plangebied

Ten behoeve van de aanleg van de rondweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit de conclusies van het onderzoek blijkt dat de 48 dB voorkeursgrenswaarde ter plaatse van drie woningen overschreden wordt (Trapjesweg 10, Veenendaalseweg 3 en de Stationsweg 12). Voorgestelde maatregelen ten aanzien van de vermindering van de geluidhinder stuiten op landschappelijke bezwaren. Voor de drie woningen is echter in het verleden door Gedeputeerde Staten al een hogere waarde vastgesteld. De geluidsbelastingen uit dit nieuwe onderzoek liggen lager dan in het besluit ten behoeve van de vastgestelde hogere waarde. Daarom hoeven er geen nieuwe hogere waarden te worden vastgesteld.

4.2 Luchtkwaliteit

4.2.1 Wettelijk kader

Volgens de Wet milieubeheer is het nodig een planontwikkeling te toetsen aan luchtkwaliteitseisen. Een uitzondering op deze verplichting om de gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen op de luchtkwaliteit mee te wegen, vormen bepaalde typen projecten die niet in betekende mate (in vervolg afgerond als 'NIBM') bijdragen aan de luchtkwaliteit. Het begrip NIBM is uitgewerkt in het Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Stb. 2007, 440), en de bijbehorende Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen).

Een project draagt niet in betekende mate bij aan de luchtverontreiniging wanneer aannemelijk is (door berekening of motivering) dat de 1% grens niet wordt overschreden. Deze grens is 1% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM10) of stikstofdioxide (NO₂). Dit komt overeen met 0,4 microgram/m³ voor zowel PM10 als NO₂.

De Regeling NIBM geeft voor een aantal categorieën van ruimtelijke ontwikkelingen een invulling aan de NIBM grens. Indien er binnen de getalsmatige begrenzing van de Regeling wordt gebleven, is er geen nader onderzoek nodig. Bij de ruimtelijke ontwikkeling is er dan automatisch sprake van een niet in betekende mate bijdrage aan de luchtkwaliteit.

4.2.2 Situatie plangebied

Op 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) in werking getreden. Het onderhavige plangebied is in het NSL opgenomen als project 'in betekende mate'. De maatregelen uit het NSL om de luchtkwaliteit te verbeteren leiden ertoe dat in de toekomst de concentraties fijn stof zullen afnemen en in 2015 voldaan wordt aan alle grenswaarden. Daarnaast is de rondweg één van de maatregelen in het NSL. Hierdoor kan het knelpunt op de Veenendaalseweg worden opgelost. De concentraties als gevolg van de rondweg overschrijden de geldende grenswaarden niet.

4.3 Externe veiligheid

4.3.1 Wettelijk kader

Het wettelijk kader voor het aspect externe veiligheid wordt grotendeels bepaald door de "Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004)", de "Wet Kwaliteitsbevordering Rampenbestrijding (2004)" en het "Besluit Externe Veiligheid inrichtingen" met bijbehorende "Regeling externe veiligheid inrichtingen" (2004). In deze wetten en richtlijnen staat de verantwoording van het zogenaamde groepsrisico centraal. Het groepsrisico is afhankelijk van de kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen en de bevolkingsdichtheid in de omgeving.

Voor het bepalen van de mate van het gevaar en de routes van het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn zogenaamde risicoatlassen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat beschikbaar.

4.3.2 Situatie plangebied

Het onderzoek naar de externe veiligheid kan achterwege blijven gelet op het feit dat de uitvoering van het tracé voor het grootste gedeelte al mogelijk is gemaakt met het vaststellen van het bestemmingsplan ISEV. Het voorliggend bestemmingsplan wijkt op marginale punten af van het tracé in het bestemmingsplan ISEV. De marginale verschillen in het tracé van het bestemmingsplan ISEV en voorliggend bestemmingsplan leiden niet tot een wijziging van de conclusie dat de aanleg van het tracé vanuit het oogpunt van externe veiligheid uitvoerbaar is. Daarnaast zullen eventuele risico's dermate laag zijn aangezien de bevolkingsdichtheid in de huidige situatie laag is en het aantal transport van gevaarlijke stoffen laag zal zijn.

4.4 Bodem

4.4.1 Beleidskader

In het geval van een bestemmingsherziening dient de betreffende bodem geschikt te zijn voor de nieuwe functie. Om na te gaan of dit het geval is kan de bodemkwaliteitskaart (BKK) van de gemeente Ede worden geraadpleegd en historisch onderzoek worden uitgevoerd. Beide instrumenten geven inzicht in de te verwachten bodemkwaliteit. Indien blijkt dat een locatie onverdacht is kan door de gemeente Ede vrijstelling worden verleend voor het uitvoeren van een uitgebreid bodemonderzoek. Aan deze vrijstellingsregeling zit wel een risico. De bodemkwaliteitskaart is namelijk een verwachtingswaardenkaart. Hierdoor bestaat de kans dat de bodemkwaliteit op de betreffende locatie van een slechtere kwaliteit is als op basis van de bodemkwaliteitskaart verondersteld mag worden. Als de aanvrager van de planherziening gebruik maakt van de vrijstellingsmogelijkheid, dan zijn kosten die hieruit mogelijk voortvloeien (bijvoorbeeld door stagnatie indien de grond toch verontreinigd blijkt) voor rekening van de aanvrager.

4.4.2 Situatie plangebied

Bijna alle percelen, waar de rondweg wordt gerealiseerd, zijn onderzocht. Uit deze onderzoeken volgt dat in de boven- en ondergrond lichte verontreinigingen zijn aangetroffen. In het grondwater zijn diverse zware metalen licht verhoogd gemeten; om sommige plaatsen zijn ze ook matig tot sterk verhoogd aangetoond. Dergelijke gehalten komen vaker voor op het grondgebied van de gemeente Ede en geven geen aanleiding om nader onderzoek uit te voeren. Het grondwater mag echter niet voor consumptie worden gebruikt. Er zijn tot nu toe 2 aandachtspunten bekend.

1. Ter plaatse van Binnenweg 2 zijn bij de schuren op het maaiveld stukjes asbest waargenomen. In de grond is asbest niet waargenomen. Voorafgaand aan de aanleg van de rondweg zal bij de sloop van deze schuren ook het asbest op het maaiveld opgeruimd moeten worden.
2. Bij de Trapjesweg 8a een brandplaats aanwezig. Ook deze moet verwijderd worden voorafgaand aan de aanleg van de rondweg. Op deze locatie is ook puinverharding aanwezig.

Conclusie

Gelet op het voorgaande zal aan de omgevingsvergunning voorwaarden worden verbonden om te voldoen aan het voorgaande. De gemeente wordt na de onteigening eigenaar van de betreffende gronden. In die zin is het bestemmingsplan voor wat betreft het aspect bodem uitvoerbaar.

4.5 Water

4.5.1 Algemeen

In het kader van het verkrijgen van een duurzaam watersysteem hebben Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen in 2001 de Startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw ondertekend. Onderdeel van het nieuwe waterbeleid is de watertoets; de toets van ruimtelijke plannen aan de gevolgen voor het watersysteem.

Het gemeentelijk beleid voor 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.

4.5.2 Advies Waterschap Vallei & Eem

Gemeente en Waterschap hebben de ambitie om duurzaam om te gaan met de waterhuishouding in het ISEV-gebied (Ede-Veenendaal). Beide partijen hebben in 2002 conform landelijke beleidslijnen een waterschuurvisie opgesteld. Ten behoeve van de verdere uitwerking van de waterstructuur is voor de 'bedrijventerreinen A12 Ede-Veenendaal' een waterhuishoudingsplan opgesteld, waarin ingegaan is op onderwerpen als het toekomstige watersysteem (peilbeheer, hemelwater systeem) en de waterberging. De hoofdlijn van 'omgaan met water' in het bedrijventerrein De Klomp Oost kan hieruit herleid worden.

Huidige situatie

In het plangebied is sprake van vrije afwatering. De Griftweg fungeert hierbij als noord-zuid waterscheiding. Het gebied ten noorden van de Griftweg (DKO-N) water af op de Zijdwetering. De Zijdwetering doorsnijdt dit gebied in oostwestelijke richting. Het gebied ten zuiden van de Griftweg (DKO-Z) water af in zuidelijke richting op de afwateringssloot van Rijkswaterstaat. Deze watergang gaat via een duiker onder de A12 door en sluit aan op het watersysteem van Veenendaal.

Toekomst

Een belangrijke ambitie bij de inrichting van het plangebied is het scheiden van waterstromen, zowel in watersysteem als -keten. Het scheiden van waterstromen vindt plaats door de waterstructuur, afvoersituatie en peilbeheer hierop aan te passen.

Ten aanzien van het watersysteem blijft de tweedeling door de Griftweg in het plangebied bestaan. Daarbij wordt het overtollige regenwater van het bedrijventerrein DKO-N en de Rondweg – via bergingsvoorzieningen – afgevoerd via de Zijdwetering. Het overtollige regenwater van het bedrijventerrein DKO-Z water af via het watersysteem van Veenendaal.

Het oppervlaktewater grenzend aan de zuidzijde van het bedrijventerrein langs de oprit A12 wordt met de huidige bermsloot langs deze oprit gecombineerd zodat dit 1 waterlichaam wordt. In de waterketen wordt onderscheidt gemaakt in 3 waterstromen.

Grondwaterneutraal bouwen

Volgens de grondwatertrappenkaart is in de huidige situatie de ontwatering van een deel van de gronden onvoldoende, om in gebruik te nemen als bedrijventerrein. In het streven naar duurzaamheid is gekozen voor (minimaal) ophogen, om voldoende ontwatering te bewerkstelligen. Voor zover de bedrijfsvoering dit toelaat, wordt uitgegaan van kruipruimteloos bouwen. Ondergrondse constructies zoals laadkuilen, zullen waterdicht worden uitgevoerd. Hiermee wordt afgeweken van de traditionele manier van bouwrijp maken door middel van peilverlaging.

Riolering

Na herinrichting zal in het plangebied de hemelwater- en afvalwaterstroom van elkaar gescheiden zijn. Er wordt onderscheidt gemaakt in drie stromen; vuilwater (DWA), regenwater van (terrein)verhardingen (RWA-terrein) en regenwater van dakvlakken (RWA-dak).

- DWA
Het vrijkomende afvalwater wordt afgevoerd naar de RWZI.
- RWA-terrein
Het afstromend regenwater van (terrein)verhardingen wordt afgevoerd via een verbeterd gescheiden stelsel. Bij een verbeterd gescheiden stelsel wordt de 'first flush', het meest vervuilde water, afgevoerd naar de RWZI. Het overige water stort over op het oppervlaktewater.
- RWA-dak
Het afstromend regenwater van dakvlakken wordt afgekoppeld naar oppervlaktewater.

Het oppervlakte water wordt berekend volgens de eisen van WVE. Randvoorwaarde is dat er voldoende berging is bij een T=10 gebeurtenis en een maximale peilstijging van 0,40m is toegestaan.

Beheer en onderhoud

Voor de rondweg is reeds een keurvergunning verkregen. Hierin is met WVE afgesproken dat het water langs de Rondweg boven de Griftweg varend wordt onderhouden. Water langs de Rondweg ten zuiden van de Griftweg wordt rijdend onderhouden. Aan de zijde van de Rondweg ligt een onderhoudsstrook, aan de bedrijvenkant ligt een fietspad met berm van waar onderhoud gepleegd kan worden. Voor het varend onderhoud worden bootinlaatplaatsen gemaakt. WVE is verantwoordelijk voor onderhoud vanaf waterspiegel en daaronder, gemeente is verantwoordelijk voor de taluds boven de waterspiegel.

Voor het beheer en onderhoud van de watergangen en bergingsvijvers vanaf de kant dient een onderhoudsstrook aanwezig te zijn van circa 4 m breed. Bredere watergangen worden voorzien van een onderhoudsstrook aan beide zijden. Deze kan gecombineerd worden met een andere functie, maar dient wel obstakelvrij te zijn. De inrichting moet voldoen aan de door WVE aan te geven richtlijnen.

Voor de waterkwaliteit dienen de afmetingen en diepte van de watergangen voldoende groot te zijn. Tevens dient de toepassing van lange duikers (> 30 m) te worden beperkt en dienen de oevers bij voorkeur een flauw talud (1:3) te hebben.

Gasleiding

Het plangebied wordt in noordzuidelijke richting doorsneden door een gasleiding. Aan beide zijdes van de gasleiding wordt een breedte van 4 meter vrijgehouden. Hier mag geen oppervlaktewater of waterpartij worden toegepast.

Kavels

Gestreefd wordt om zoveel mogelijk oppervlaktewater langs de bouwkavels te realiseren, zodat de aanleg van riolering (ten behoeve van dakwater) naar het oppervlaktewater wordt beperkt. In dat geval kunnen de kavels dan direct het dakwater aansluiten op oppervlakte water.

4.6 Ecologie - Soortenbescherming

4.6.1 Wettelijk kader

Sinds 1 april 2002 regelt de Flora- en faunawet de bescherming van in het wild voorkomende inheemse planten en dieren. Na enige wetswijzigingen is de wet momenteel vooral gericht op het in stand houden van populaties van soorten die bescherming behoeven.

Indien plannen worden ontwikkeld voor ruimtelijke ingrepen of voornemens ontstaan om werkzaamheden uit te voeren, dient vooraf te worden beoordeeld of er mogelijke nadelige consequenties voor beschermde inheemse soorten zijn.

4.6.2 Situatie plangebied

Vanwege het verlopen van de geldigheidsduur van de in 2003 aan de Flora- en faunawet getoetste ontwikkelingen (Meeuwissen et al. 2003), is de planlocatie opnieuw onderzocht door Natuurbalans (Brouwer 2009a). In de rapportages (Brouwer 2009a, 2009b en 2010) zijn de ontwikkelingen voor het hele beoogde bedrijventerrein de Klomp Oost getoetst. De bevindingen uit de rapportages die van belang zijn voor het aanleggen van de rondweg zijn hieronder beknopt vermeld. Uiteraard zal er een bepaalde overlap zijn met de beoogde ontwikkelingen in de Klomp Oost.

Sperwer

Binnen het plangebied is tijdens het onderzoek van 2009 één sperwerterritorium vastgesteld. De soort heeft zijn nestlocatie in het moerasbosje pal tegen het station aan. Dit bosje heeft een oppervlakte van circa 1 hectare. In de directe omgeving van het plangebied zijn geschikte broedbosjes voor sperwer waarschijnlijk niet aanwezig.

Buizerd

Binnen het plangebied is tijdens het onderzoek van 2009 één buizerdterritorium vastgesteld. De soort heeft zijn nestlocatie in het moerasbosje pal tegen het station aan en huist hier al minstens enkele jaren. Bij deze horst was in 2009 geen activiteit te bespeuren, maar volgens een aanwonende zit de buizerd hier al langer.

Steenuil

Binnen het plangebied zijn tijdens het onderzoek van 2009 vier steenuilterritoria vastgesteld, waarvan drie binnen het plangebied en één net ten oosten van het plangebied. Het landschap is vanwege het kleinschalige karakter en de afwisseling van eilanden, houtwallen en boerderijen uitermate geschikt voor deze soort. Ook binnen het plangebied is de soort afhankelijk van verschillende onderdelen. Knotwilgen en schuurtjes om te broeden of als zitpost. Weilanden, houtwallen en ruigtes om te foerageren.

Huismus

Huismus is pas recentelijk toegevoegd aan de lijst met jaarrond beschermde vogelsoorten. Hierdoor ontbrak de noodzaak voor het karteren van huismus in het voorjaar van 2009. Uit gegevens van 2003 (Kok 2003) blijkt echter het voorkomen van minimaal 15 territoria van huismus. Ook in 2009 zijn er enkele tientallen paren waargenomen.

Gewone dwergvleermuis

Kolonies, vliegroutes of essentieel foerageergebied van gewone dwergvleermuis is niet vastgesteld. Binnen het plangebied zijn vijf baltslocaties van mannetjes van gewone dwergvleermuizen waargenomen. Doordat deze mannetjes niet vanuit de paarverblijfplaats baltsen maar al vliegend in hun territorium is het lastig om paarverblijfplaatsen exact vast te stellen. Ook zijn er foeragerende gewone dwergvleermuizen vastgesteld.

Uit het veldbezoek van 27 januari 2010 aan de te slopen gebouwen aan de Griftweg 11 en de Trapjesweg 8 en 8a blijkt dat alle gebouwen potentieel geschikt zijn voor vleermuizen, vanwege de aanwezigheid van geschikte wegkruipmogelijkheden in de vorm van spouwmuren met open stootvoegen of open ruimte in het dak. In diverse gebouwen zijn keutels van gewone dwergvleermuis aangetroffen. Waarschijnlijk worden de gebouwen incidenteel door deze soort bezocht.

Laatvlieger

Tijdens het onderzoek in 2009 is laatvlieger enkele malen foeragerend waargenomen. Vaste rust- en/of verblijfplaatsen, vliegroutes of essentieel foerageergebied is niet aangetroffen.

Vaste verblijfplaatsen van deze soorten zijn niet vastgesteld. Ondanks het uitgevoerd onderzoek kan niet altijd volledig worden uitgesloten dat er vleermuizen in potentieel geschikte gebouwen aanwezig zijn. Door het ontbreken van bruikbare methodiek is het namelijk niet mogelijk om winterverblijfplaatsen van vleermuizen in spouwmuren vast te stellen. In theorie kunnen zich daarom in potentieel geschikte gebouwen winterverblijven van vleermuizen bevinden. Daarnaast is het nooit volledig uit te sluiten dat tijdens sloop vleermuizen in de gebouwen aanwezig zijn, aangezien vleermuizen vaak verhuizen.

Bij de ontwikkeling van de rondweg zal er, vanwege het voorkomen van bovengenoemde soorten, sprake zijn van het overtreden van verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet. De Flora- en faunawet verbiedt namelijk om leefgebieden van bovengenoemde soorten te verstoren. Een ontheffingsaanvraag ingevolge de Flora- en faunawet en het treffen van mitigerende maatregelen om de functionaliteit van de vaste rust- en verblijfplaats te waarborgen is noodzakelijk.

Ontheffingsaanvraag en mitigerende maatregelen

De ontheffing wordt gefaseerd aangevraagd voor de drie deelprojecten in dit gebied:

1. aanleg rondweg (2010-2011);
2. ontwikkeling bedrijventerrein De Klomp Oost (uitgifte 2013-2015);
3. inrichting van de Ecozone aan de oostzijde van het plangebied;
4. inrichting overgangszone tussen het dorp De Klomp en het bedrijventerrein De Klomp Oost.

In fase 1 wordt de rondweg aangelegd, in fase 2 wordt het bedrijventerrein en de overgangszone ontwikkeld.

De ontheffing voor de eerste fase, voor de rondweg (FF/75C/2010/0097), is inmiddels verkregen van de Dienst Regelingen (Ministerie van EL&I). Voor fase 2, de ontwikkeling van het bedrijventerrein en overgangszone, wordt momenteel de ontheffingsaanvraag opgesteld. De exacte mitigerende voorwaarden voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein dienen nog te worden vastgesteld.

De mitigerende maatregelen zullen deels betrekking hebben op het bedrijventerrein zelf, een belangrijk ander deel van de maatregelen bestaan uit de inrichting van de ecozone.

Dienst Regelingen heeft de activiteitenplan en het mitigatieplan voor de rondweg (fase 1) beoordeeld en besloten dat een ontheffing niet noodzakelijk is, mits het project conform de onderstaande voorwaarden wordt uitgevoerd.

Functionaliteit van de vaste rust- en verblijfplaats

De verbodsbepalingen genoemd in artikel 11 van de Flora- en faunawet worden enkel overtreden wanneer de door dit artikel beschermde vaste rust- en verblijfplaatsen hun specifieke functie niet meer naar behoren kunnen vervullen. De functionaliteit van deze beschermde vaste rust- en verblijfplaatsen gaat door het uitvoeren van de werkzaamheden achteruit of wordt (volledig) aangetast. De vaste rust- en verblijfplaats kan hierdoor niet meer dezelfde functie aan de beschermde dier- of plantensoort bieden als voorheen.

Onder bepaalde omstandigheden kan het zelfs zo zijn dat aantasting van een - op zich zelf niet beschermd - gebied deze functionaliteit van de beschermde vaste rust- en verblijfplaats aantast en derhalve leidt tot overtreding van de verbodsbepalingen genoemd in artikel 11 van de Flora- en faunawet.

Nesten van sperwer, buizerd, steenuil en huismus vallen onder de definitie van het begrip nesten in artikel 11 van de Flora- en faunawet. Dit type valt ook buiten het broedseizoen onder de definitie van 'vaste rust- of verblijfplaatsen' in artikel 11 van de Flora- en faunawet. Deze nesten zijn daarom, voor zover ze niet permanent verlaten zijn, jaarrond beschermd.

Mitigerende maatregelen

Door de werkzaamheden wordt een vaste rust- en verblijfplaats van een aantal broedvogels en vleermuizen verstoord, beschadigd en vernield. Om de functionaliteit van de vaste rust- en verblijfplaatsen te waarborgen, worden de volgende maatregelen per soort genomen:

Buizerd

De buizerd is niet aangetroffen in het plangebied. De nestlocatie is verlaten. Voor deze soort is ontheffing daarom niet aan de orde.

Huisumus

De huismus is in het plangebied voor de aanleg van de rondweg aangetroffen. Er zijn enkele tientallen paartjes waargenomen. Door de sloopwerkzaamheden van Trapjesweg 8a en de Griftweg 11, welke noodzakelijk zijn voor de aanleg van de rondweg, worden nestlocaties van de huismus verstoord, beschadigd en vernield.

Om de functionaliteit van de vaste rust- en verblijfplaatsen van de huismus te waarborgen, worden de volgende maatregelen genomen:

1. Op de rondweg zal een snelheid van 60 kilometer per uur worden aangehouden tussen het moerasbos en de rotonde richting de A12. Richting de snelweg zal dit 80 kilometer per uur zijn.
2. Hop-overs (ter hoogte van 4 meter) zullen aan beide zijden van de rondweg gerealiseerd worden, bestaande uit eikenbomen met daaronder laagbegroeiing (snelgroeïende struiken met een hoogte van 100 tot 150 centimeter, die gebiedseigen zijn (mix van *Salix aurita*, *Corylus avellana*, *Cornus sanguinea*) vanaf de aansluiting met de A12 tot en met het begin van het moerasbos bij het spoor.
3. Er zullen onaantrekkelijke bermen aanwezig zijn (verschraalde gronden, jaarlijkse bemaaiing).
4. Het gebruik van hectometerpaaltjes en signaleringspaaltjes zal tot een minimum beperkt worden of er zal gebruik worden gemaakt van geschikte alternatieven, zoals led-verlichting. De inrichting van de hop-overs zullen conform bijlage 3 van de aanvullende informatie van 28 mei 2010 aangelegd worden.

Bovenstaande maatregelen zullen gereed zijn op het moment dat de rondweg in gebruik wordt genomen.

Om er zeker van te zijn dat de functionaliteit van de vaste rust- en verblijfplaatsen van de huismus gewaarborgd blijft, zal Natuurbalans nog een veldbezoek afleggen in het plangebied. Aan de hand van het aantal waargenomen huismuspaartjes en de foerageermogelijkheden die er in de omgeving zijn, wordt bepaald hoeveel vogelvides/familiekasten noodzakelijk zijn.

Het besluit voor de huismus geldt nu dan ook uitsluitend voor de werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de rondweg. Voor wat betreft de aanleg van de bedrijventerreinen is op dit moment niet voldoende aangetoond dat de functionaliteit van de vaste rust- en verblijfplaatsen van de huismus voldoende gewaarborgd kan blijven.

Vóórafgaand aan de sloop zal worden onderzocht om hoeveel nestlocaties van de huismus het gaat. Voor de functie die de nestlocaties hebben, zullen alternatieven worden aangebracht in de vorm van vogelvides of familiekasten. Door het uitvoeren van bovenstaande maatregelen wordt voorkomen dat er verbodsbepalingen genoemd in artikel 11 van de Flora- en faunawet overtreden worden. De functionaliteit van de vaste rust- en verblijfplaatsen van de huismus komt niet in het geding. Een ontheffing is dan ook niet nodig.

Sperwer

De sperwer is in het plangebied aangetroffen. Er is in 2009 één nestlocatie van de soort aangetroffen in het moerasbos nabij het NS-station 'Veenendaal-De Klomp'. De nestlocatie blijft behouden, doordat er een aangepaste inrichting van de rondweg plaatsvindt. Er blijven ook voldoende mogelijkheden aanwezig waar het sperwerpaartje kan foerageren. Tevens worden er maatregelen getroffen om verkeersslachtoffers te voorkomen (zie de hierboven genoemde maatregelen onder afwijzing huismus). De functionaliteit van de vaste rust- en verblijfplaats van de sperwer komt niet in het geding. Ontheffing voor deze soort is daarom niet aan de orde.

Steenuil

Het besluit voor de steenuil geldt nu dan ook uitsluitend voor de werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de rondweg. Voor wat betreft de aanleg van de bedrijventerreinen is op dit moment niet voldoende aangetoond dat de functionaliteit van de vaste rust- en verblijfplaatsen van de steenuil voldoende gewaarborgd kan blijven.

De steenuil is in het plangebied voor de aanleg van de rondweg aangetroffen. Door de aanleg van de rondweg gaan géén vaste rust- en verblijfplaatsen van de steenuil verloren. Er worden wel maatregelen getroffen om verkeersslachtoffers te voorkomen (zie de hierboven genoemde maatregelen onder afwijzing huismus). Een ontheffing is daarom niet aan de orde.

Vleermuizen

De gewone dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis en de laatvlieger zijn in het plangebied aangetroffen. De aanwezige bebouwing in het plangebied fungeert vooral als paar- en overwinteringlocaties voor de gewone dwergvleermuis. De gewone grootoorvleermuis heeft een roest- en foerageerplek in twee van de aanwezige schuren. De laatvlieger heeft met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid een vaste rust- en verblijfplaats in het plangebied. Door middel van gebouweninspectie zijn aanwijzingen gevonden voor de aanwezigheid van een kolonie.

Door het slopen van woningen binnen het plangebied ten behoeve van de aanleg van de rondweg en de bedrijventerreinen worden vaste rust- en verblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis en de laatvlieger verstoord, beschadigd en vernield. Hierdoor is er tijdelijk minder functioneel leefgebied voor de aanwezige populaties aanwezig. Daarnaast worden vóórafgaand aan de negatieve ingreep geen geschikte mitigerende maatregelen getroffen. Voor de gewone grootoorvleermuis worden bijvoorbeeld vleermuiskasten opgehangen, maar deze hebben niet dezelfde functie als de te slopen schuren. Om negatieve effecten van de werkzaamheden op de soorten tot een minimum te beperken, worden de volgende maatregelen genomen:

- Sloopwerkzaamheden en het ongeschikt maken van vleermuisverblijfplaatsen zullen plaatsvinden in de perioden half maart tot eind april of begin oktober tot half november.
- De te slopen gebouwen worden vóórafgaand aan de sloop ongeschikt gemaakt voor vleermuizen. Dit zal gerealiseerd worden door ingangen van verblijfplaatsen voorzichtig open te breken om zo het microklimaat te verstoren.

Wanneer een vleermuis wordt aangetroffen, zal er gewacht worden totdat deze uit zichzelf weggaat alvorens de versturende werkzaamheden hervat kunnen worden. In de meeste gevallen zullen ze direct wegvliegen. Doen ze dit niet, dan zal een dag gewacht worden met de werkzaamheden tot de dieren weg zijn.

Er worden nestkasten voor de gewone grootoorvleermuis geplaatst in de omgeving, vóórdat de sloop van de verblijfplaatsen plaatsvindt. De bovenstaande maatregelen worden uitgevoerd onder begeleiding van een deskundige op het gebied van vleermuizen.

4.7 Ecologie - Gebiedsbescherming

4.7.1. Wettelijk kader

De natuurbeschermingswet biedt de minister de mogelijkheid gebieden aan te wijzen als beschermd natuurmonument. In of nabij deze beschermde natuurmonumenten is het, zonder vergunning van Gedeputeerde Staten, verboden handelingen te verrichten, te doen verrichten of te gedogen die schadelijk zijn voor het natuurschoon, de natuurwetenschappelijke betekenis van het natuurmonument, of voor planten en dieren in het natuurmonument. De Habitatrichtlijngebieden en de Vogelrichtlijngebieden zijn aangewezen als beschermde natuurmonumenten.

Deze gebieden vormen gezamenlijk de Natura 2000 gebieden. Bij werkzaamheden in of nabij een Natura 2000-gebied dient getoetst te worden of er significante negatieve effecten zijn op de instandhoudingsdoelstellingen.

4.7.2. Situatie plangebied

De gemeente Ede heeft de ontwikkeling van de Klomp Oost in een breder verband laten toetsen aan de natuurwetgeving, zie hiervoor de rapportages van Brouwer (2009a en 2009b). Hieruit komt naar voren dat er geen Natura 2000 gebieden aanwezig zijn binnen de invloedssfeer van de ingreep en dat de planlocatie geen onderdeel uitmaakt van de Ecologische Hoofdstructuur. De voorgenomen ontwikkelingen brengen geen negatieve effecten teweeg op Natura 2000 gebieden of de Ecologische Hoofdstructuur. Er is geen aanvullend onderzoek of verdere toetsing aan de Natuurbeschermingswet of de EHS nodig.

4.8 Cultuurhistorie en archeologie

4.8.1. Wettelijk kader

Begin 1992 ondertekende Nederland het Verdrag van Malta. Daarmee werd op Europees niveau besloten het niet-zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, de archeologische waarden, beter te beschermen. Het Verdrag van Malta werd op 1 september 2007 geïmplementeerd met de inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg, een wijziging van de Monumentenwet 1988. Met deze wetwijziging heeft de zorg voor het archeologisch erfgoed een 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).

4.8.2. *Situatie plangebied*

Bij de inventarisatie van bekende en te verwachten archeologische waarden in het onderhavige bestemmingsplangebied is gebruikt gemaakt van de (landelijke) Archeologische Monumentenkaart (AMK), het Archeologisch Informatiesysteem ARCHIS 2, de resultaten van in 2003 in het plangebied uitgevoerd archeologisch bureau- en veldonderzoek¹ en de archeologische beleidsadvieskaart van de gemeente Ede uit 2005.²

a. Te verwachten archeologische waarden

Kenmerkend voor de ligging van het bestemmingsplangebied De Klomp Oost in het dekzandlandschap van de zuidelijke Gelderse Vallei is de (van oorsprong) welvende (dekzand)bodem in de bovenste lagen van de ondergrond.

In het noorden van het plangebied liggen de meest reliëfrijke, goed ontwaterde delen: een zone met verschillende, kleinere dekzandkoppen. De overgang naar het zuidelijke, veel lager gelegen en dus nattere deel van het plangebied is markant.

Vanwege hun gunstige ligging en goede bewoonbaarheid zijn de hogere zandopduikingen al vanaf de Vroege Steentijd als woonplaats, begraafplaats en/of akkerland gekozen. Op de dekzandkoppen in het noorden van het plangebied worden hoofdzakelijk vindplaatsen uit de Vroege en Midden-Steentijd (ca. 14.000 – 6.500 jaar geleden) verwacht. Na de Steentijd is in het gebied veen gaan groeien, waardoor het relatief onaantrekkelijker werd voor bewoning. Archeologische resten kunnen hier vrij ondiep, vanaf gemiddeld 20 cm beneden maaiveld, worden aangetroffen. In de zuidelijke, lagere delen van het dekzandlandschap is de kans op het voorkomen van archeologische resten in principe gering.

b. Bekende archeologische waarden

In het plangebied bevinden zich geen archeologische Rijksmonumenten of AMK-terreinen (terreinen met een archeologische status). Wel zijn een aantal mogelijke archeologische steentijdvindplaatsen bekend op basis van het in 2003 in het gebied uitgevoerde vooronderzoek.

c. Archeologisch bureauonderzoek

Bij het in 2003 in het plangebied uitgevoerde archeologische (bureau)onderzoek, bij het samenstellen van de archeologische beleidskaart in 2005 en in 2010 bij het inventariseren van cultuurhistorische waarden in het kader van het bestemmingsplan agrarisch buitengebied is het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN) als basishoogtekaart gebruikt.³ Alledrie deze AHN-analyses geven, onder andere als gevolg van verschillende gehanteerde schaalniveaus, een ander beeld. Daarnaast is de kartering van de oorspronkelijke ligging en hoogte van dekzandkoppen, laagtes en depressies op basis van een bureaustudie van het AHN onzeker, omdat het oude, glooiende dekzandlandschap in het plangebied in de loop der eeuwen door ophogingen, egalisaties en ander agrarisch grondgebruik vervormd is geraakt.

Een belangrijke kanttekening die op basis van bovenstaande voor het plangebied De Klomp Oost kan worden gemaakt, is dus dat archeologisch bureauonderzoek niet toereikend is om de archeologische verwachtingswaarde van het terrein tot in detail in kaart te brengen.

d. Archeologisch veldonderzoek

Door middel van grondboringen is de archeologische potentie van grote delen van het plangebied in 2003 nader in beeld gebracht. Voor een beschrijving van de onderzoeksresultaten wordt verwezen naar de bijlage (RAAP-rapport 936).

¹ Heunks, E., 2003: Plangebied Interprovinciale Structuurstudie Ede-Veenendaal (ISEV), gemeente Ede; een inventariserend archeologisch onderzoek, RAAP-rapport 936, RAAP Archeologisch Adviesbureau bv, Amsterdam (eindversie, oktober 2003).

² Heunks, E., 2005: Actualisering archeologische verwachtingskaart gemeente Ede; van verwachtingskaart naar beleidsadvieskaart, RAAP-rapport 1130, RAAP Archeologisch Adviesbureau bv, Amsterdam (eindversie, februari 2005).

³ Breimer, J., L.J. Keunen, J. Neefjes & N.W. Willemse, 2010: Archeologie, cultuurlandschap en historische (steden)bouwkunst in de gemeente Ede; Cultuurhistorische inventarisatie van het agrarisch buitengebied, RAAP-rapport 2000, RAAP bv, Weesp (eindversie, 18 november 2010).

Op grond van dit veldonderzoek kan voor de meeste delen van het plangebied met een hoge archeologische verwachting op de gemeentelijke beleidskaart (2005) worden geconcludeerd dat het natuurlijke bodemprofiel als gevolg van intensieve bodembewerking en grondverzet ernstig is verstoord. Hierdoor is de kans op het voorkomen van (deels) intacte archeologische resten uit de Steentijd te verwaarlozen. Er zijn geen aanwijzingen aangetroffen voor bewoning in de periode Bronstijd tot en met Late Middeleeuwen (2.000 voor Chr. tot en met 1500 na Chr.). Het gebied lijkt pas vanaf de 16^e eeuw in cultuur te zijn gebracht. Nader archeologisch onderzoek in deze gebieden wordt niet noodzakelijk geacht.

4.8.3 Uitgangspunten voor het bestemmingsplan

Het onderhavige bestemmingsplan betreft het planologisch-juridisch mogelijk maken van de ontwikkeling van de rondweg. In grote delen van het plangebied zullen deze ontwikkelingen geen effect hebben op archeologische waarden. In een aantal nog niet onderzochte terreinen kunnen mogelijk wel in het plangebied aanwezige behoudenswaardige archeologische vindplaatsen worden aangetast.

Hoofdstuk 5 Juridische opzet

5.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe het beleid en de planuitgangspunten zijn verwoord in de planregels. Zo wordt een toelichting gegeven op het juridische systeem en op alle afzonderlijke bestemmingen.

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen samen het juridisch bindende gedeelte. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld.

5.2 Hoofdpzet

5.2.1 Verbeelding

Op de verbeelding zijn twee bestemmingen weergegeven. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn opgenomen. Deze aanduidingen hebben alleen een juridische betekenis als in de planregels aan de betreffende aanduiding een gevolg wordt verbonden.

5.2.2 Planregels

De hoofdstukken voor de planregels hebben de volgende indeling:

- Hoofdstuk 1 (artikelen 1 en 2) bevat inleidende regels. In de inleidende regels worden de in het bestemmingsplan voorkomende begrippen beschreven en wordt de wijze van meten uitgelegd.
- Hoofdstuk 2 (artikelen 3 tot en met 7) bevat de bestemmingsregels. In deze regels wordt de bestemming omschreven en worden de bouw- en gebruiksregels verwoord.
- Hoofdstuk 3 (artikelen 8 tot en met 10) bevat de overige regels, zoals de anti-dubbeltelregel en algemene gebruiksregels.
- Hoofdstuk 4 (artikelen 11 en 12) bevat de overgangs- en slotregels.

5.2.3 Bestemmingen

Het plangebied voor het tracé van de rondweg is voorzien van vier bestemmingen. Er is een bestemming 'Verkeer' opgenomen. De aangewezen gronden zijn bestemd voor de aanleg van de rondweg. Voor het P & R – gebied is er binnen deze bestemming een aanduiding 'parkeren' opgenomen.

De bestemming 'Natuur' is bedoeld voor een gedeeltelijke aanleg van een ecologische zone. Om de bescherming van natuur- en landschapswaarden planologisch te vervolmaken is er een aanlegvergunningstelsel opgenomen. In die zin kan er slechts een aanlegvergunning verleend worden indien de beoogde ontwikkeling geen afbreuk doet aan de aanwezige landschappelijke en/of natuurlijke waarden.

Voor de waterberging van de rondweg is er een bestemming 'water' opgenomen.

Tot slot is er voor een brandstofleiding een dubbelbestemming 'leiding-brandstof en gas' opgenomen en voor het archeologisch waardevol gebied is de dubbelbestemming 'waarde-archeologie' opgenomen.

De bestemming Verkeer – railverkeer heeft betrekking op de spoorweg en daaraangrenzende gronden. De P&R gelegenheid ligt gedeeltelijk op deze gronden en is aangeduid met een aanduiding parkeren.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt de economische en de maatschappelijke uitvoerbaarheid beschreven. Van ieder bestemmingsplan moet de financieel-economische uitvoerbaarheid hiervan worden aangetoond.

Daarnaast dient er voorafgaand aan een ruimtelijke procedures vooroverleg gevoerd te worden ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijk ordening (Bro). De resultaten van dat vooroverleg zullen in het bestemmingsplan worden verwerkt.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een ontwerp voor een bestemmingsplan dient onderzoek plaats te vinden naar de financiële uitvoerbaarheid van het plan.

Het onderzoek naar de financiële uitvoerbaarheid dient zich vooral uit te strekken naar eventuele kosten in het kader van grondexploitatie en het daarmee samenhangende kostenverhaal. In het kader van artikel 6.2.1 van het Bro (Besluit ruimtelijke ordening) dient bezien te worden of de gewenste ontwikkeling een bouwplan is die valt onder de lijst van artikel 6.2.1 Bro. Aangezien er hier geen sprake van een bouwplan zoals gedefinieerd in artikel 6.2.1 Bro, hoeft er door de gemeenteraad geen exploitatieplan vast gesteld te worden.

Het betreft hier een investeringswerk waar geen opbrengsten tegenover staan. De kosten die worden gemaakt om de rondweg voor bedrijventerrein de Klomp Oost te realiseren worden deels afgedekt door subsidies en bijdragen van derden. Het resterende deel wordt afgedekt door een bijdrage uit de grondexploitatie van bedrijventerrein A12.

Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan heeft, behoudens de reguliere kosten voor de tienjaarlijkse planherziening en alle kosten ten behoeve van de realisatie van de rondweg, geen andere financiële consequenties voor de gemeente Ede. Er zijn ook geen bouwplannen in voorbereiding op gronden waarvoor een exploitatieplan dient te worden vastgesteld. Gelet op het voorgaande is het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar.

6.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van artikel 3.1.1 van het Bro dient een bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan daarvoor overleg te plegen met betrokken bestuursorganen. In het kader van het bestemmingsplan ISEV is er uitvoerig overleg gepleegd. Daarnaast is voor het voorliggend bestemmingsplan opnieuw vooroverleg gevoerd.

Vrom-inspectie

De Vrom-inspectie geeft aan dat met het bestemmingsplan een nationaal belang in het geding is te weten het verbeteren van de basiskwaliteit van de gehele hoofdinfrastructuur. In het advies geeft de inspectie aan dat de Risicokaart een indicatief beeld geeft en dat daardoor de exacte weergave van de buisleiding zou kunnen afwijken. Daarnaast is het kader inzake de externe veiligheid niet uitgewerkt.

Als reactie op het voorgaande is onderzocht of er aanleiding is om te twifelen aan de exacte ligging van de buisleiding. Gebleken is dat er geen redenen zijn om te twifelen aan de exacte ligging van de buisleiding. Hierbij wordt tevens van belang geacht acht dat de Veiligheidsregio aangegeven heeft dat er geen sprake is van een toename van het groepsrisico.

Daarnaast is het kader inzake externe veiligheid in voorliggende toelichting van het bestemmingsplan uitgewerkt.

Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden

De Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden heeft geen aanleiding gezien om ten aanzien van het bestemmingsplan opmerkingen te maken omdat er geen kwetsbare objecten worden gerealiseerd en er geen sprake is van een toename van het groepsrisico, is er voor mij geen reden om te adviseren over het groepsrisico, de mogelijkheden voor de rampenbestrijding en de zelfredzaamheid.

Waterschap

Ten aanzien van de wijzigingen die het voorliggend bestemmingsplan planologisch regelt voor het tracé is overleg geweest met het Waterschap. De weerslag van dat overleg is weergegeven onder hoofdstuk 4, paragraaf 5.

Provincie

Tot slot is met de Provincie overlegd inzake voorliggend bestemmingsplan. Aangegeven is dat de marginale verschillen voor de provincie geen aanleiding zijn tot het maken van opmerkingen in het kader van de vooroverlegfase. Wel heeft de provincie aangegeven dat men wel geraadpleegd wil worden als het ontwerpbestemmingsplan wordt vastgesteld. Dit betekent eveneens dat de provincie zich alle vrijheid voorbehoud voor het indienen van een eventuele zienswijze.