

**Startnotitie voor de m.e.r.
bedrijventerreinen ISEV,
Gemeente Ede**

^{2e}
1230-2

Verantwoording

Titel	Startnotitie m.e.r. bedrijventerreinen ISEV
Opdrachtgever	Gemeente Ede
Projectleider	Berto A.J. Meeuwissen M.Sc.
Auteur(s)	ir. Douwe Terpstra, Gosewien G. van Eck MSc., Berto A.J. Meeuwissen MSc.
Projectnummer	3956016
Aantal pagina's	28
Handtekening	

Datum 28 november 2001

Colofon

Tauw bv
afdeling Milieukwaliteit & Ruimtelijke Ontwikkeling
Handelskade 11
Postbus 133
7400 AC Deventer
Telefoon (0570) 69 99 11
Fax (0570) 69 96 66

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of anderszins zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de opdrachtgever of Tauw bv.

Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw bv een hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

. NEN-EN-ISO 9001.

Inhoud

1	Het hoe en waarom van deze startnotitie	5
1.1	Introductie en leeswijzer	5
1.2	Context en voorgenomen activiteit	7
1.3	Procedure, afstemming en inspraak	8
2	Beschrijving huidige situatie en het beleidskader	13
2.1	Inleiding	13
2.2	Huidige situatie en autonome ontwikkeling	13
2.3	Beleidskader	13
3	Beschrijving van de plannen voor het ISEV-gebied	15
3.1	Inleiding	15
3.2	Voorgenomen plannen	15
3.2.1	Bedrijventerreinen	17
3.2.2	Deelgebied 1: De Klomp	17
3.2.3	Deelgebied 2: Ede West (II en III)	17
3.2.4	Deelgebied 3: Middengebied	17
3.3	Alternatieven in de m.e.r.	17
3.4	Belangrijke thema's	19
4	Overzicht van de verwachte effecten	21
4.1	Doorborduren op het locatie-MER	21
4.2	Verkeer en vervoer	21
4.3	Bodem en water	22
4.4	Lucht en geur	23
4.5	Geluid	23
4.6	Flora, fauna en ecologie	23
4.7	Landschap, geomorfologie en archeologie	24
4.8	Woon- en leefmilieu	25
5	Hoofdpijnen in de m.e.r.	27
5.1	Locatieaspecten	27
5.2	Algemene opzet	27
5.3	Inhoudelijke scoping: om welke effecten gaat het vooral?	27

Bijlagen

1. Beschrijving huidige situatie
2. Beleid

1 Het hoe en waarom van deze startnotitie

1.1 Introductie en leeswijzer

Voor u ligt de startnotitie voor de m.e.r. 'Inrichting van de ISEV-bedrijventerreinen in gemeente Ede'. Deze geeft het begin aan van de m.e.r.-procedure¹ die is gekoppeld aan de opstelling van het bestemmingsplan voor deze bedrijventerreinen. De bedrijventerreinen zijn gepland in het gebied tussen Ede en De Klomp, zie figuur 1 op de volgende pagina. Binnen dit gebied is – inclusief groenzones en ontsluiting- circa 140 ha bedrijventerrein voorzien. Door uitstraling van geluids- en andere milieuhinder wordt naar verwachting een gebied van meer dan 150 ha beïnvloed.

Een ontwikkeling van deze omvang kan grote invloed op het milieu hebben. Daarom is aan de besluitvorming over de ontwikkeling van een bedrijventerrein van meer dan 150 ha de uitvoering van een m.e.r. gekoppeld. Dit moet waarborgen dat het milieubelang bij de besluitvorming op volwaardige wijze wordt meegenomen.

Het College van B&W van Gemeente Ede staat een zorgvuldige en transparante besluitvorming voor en heeft bovendien een hoog ambitieniveau ten aanzien van de duurzaamheid van de te ontwikkelen bedrijventerreinen. De uitvoering van een m.e.r. ziet het College daarom niet als een verplichting, maar als de aangewezen manier om de invulling van dit hoge ambitieniveau vorm te geven in nauw overleg met maatschappelijk betrokken partijen en burgers.

In deze startnotitie worden de kaders voor de m.e.r. aangegeven. De startnotitie dient in het kader van de m.e.r.-procedure meerdere doelen, te weten:

- als bron van informatie voor betrokken partijen in de m.e.r.-procedure zoals insprekers, wettelijke adviseurs en de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cie m.e.r.)²;
- als overzicht in hoofdlijnen van wat er in het op te stellen MER zal worden besproken;
- als officiële start van de m.e.r.-procedure voor de ISEV-bedrijventerreinen in gemeente Ede.

De startnotitie wordt door de Gemeente Ede ter inzage gelegd. Zo wordt iedereen in de gelegenheid gesteld om kennis te nemen van het initiatief en om aan te geven welke aspecten in het op te stellen milieu-effectrapport aan de orde zouden moeten komen.

Het verloop van de gehele m.e.r.-procedure staat beschreven in paragraaf 1.3. De inhoudelijke opzet van de m.e.r. zoals het College van B&W dat nu voor ogen heeft is samengevat in hoofdstuk 5 van deze startnotitie.

Leeswijzer

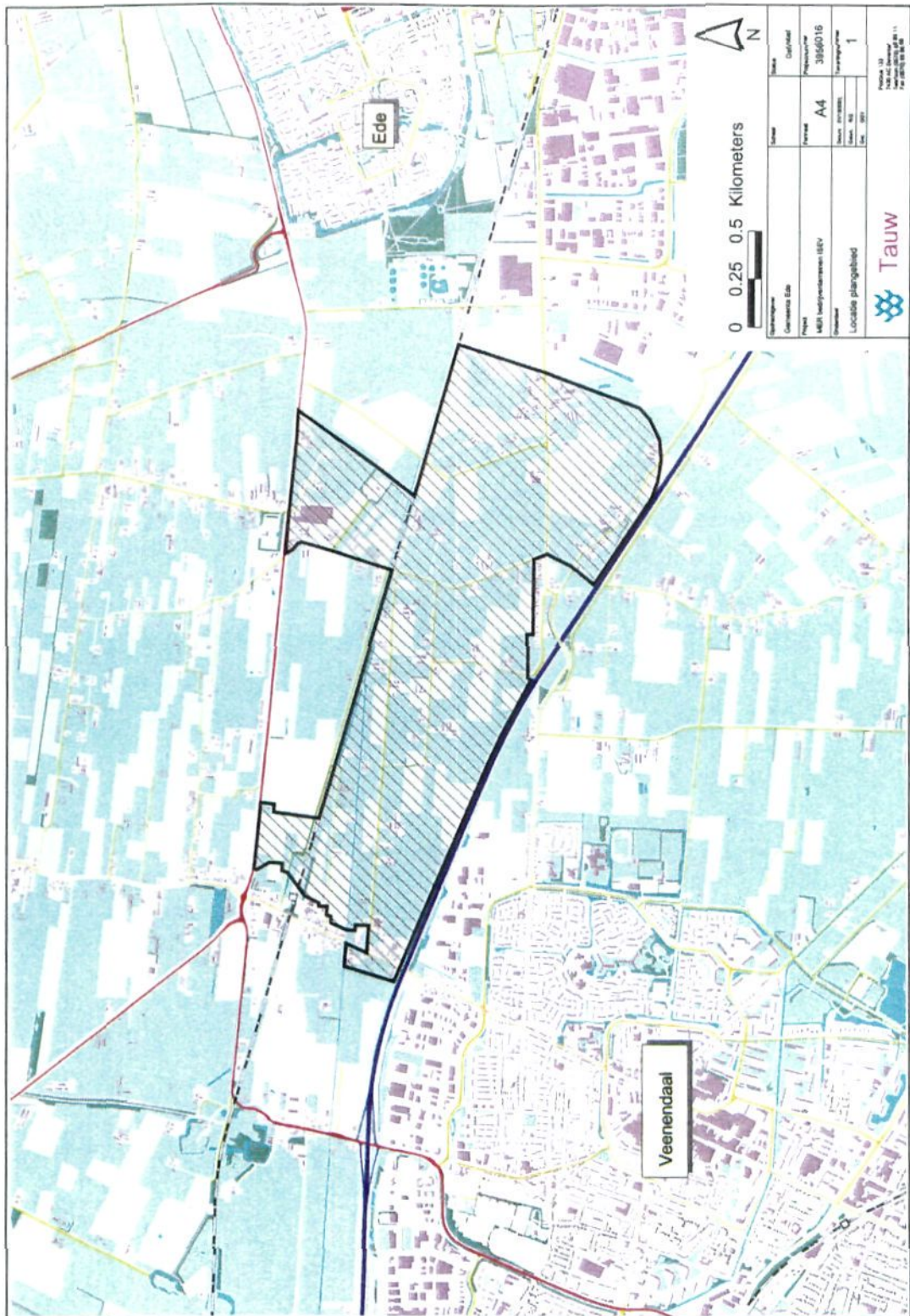
We starten in dit hoofdstuk met de achtergronden en kaders van het initiatief voor ontwikkeling, gevolgd door een gedetailleerde beschrijving van de functie van de startnotitie in dit proces. In hoofdstuk 2 geven we vervolgens een beschrijving van de huidige situatie in het gebied en het beleidskader voor de voorgenomen ontwikkeling. Hoofdstuk 3 gaat inhoudelijk in op de plannen en de wijze waarop alternatieven worden uitgewerkt. In hoofdstuk 4 is een eerste indruk gegeven van de te verwachten gevolgen die de ontwikkeling heeft voor het plangebied en de omgeving daarvan. In hoofdstuk 5 tenslotte geven we de hoofdlijnen voor de m.e.r. aan, zoals de initiatiefnemer, het College van Burgemeester en Wethouders van Gemeente Ede die voor zich zien.

¹ In deze startnotitie komen verschillende schrijfwijzen voor milieu-effectrapportage voor:

de m.e.r. = de milieu-effectrapportage, ofwel het traject dat doorlopen moet worden om milieueffecten in beeld te brengen: startnotitie, richtlijnen, opstelling milieu-effectrapport. Dit wordt ook wel m.e.r.-procedure genoemd.

Het MER = het milieu-effectrapport zelf.

² De commissie voor de m.e.r. is een, bij wet geregeld, onafhankelijk orgaan van deskundigen die, middels het geven van adviezen aan het bevoegd gezag, toezicht houdt op de objectiviteit en de kwaliteit van het MER. In de m.e.r.-procedure geeft zij advies ten aanzien van de richtlijnen en de toetsing van het MER.



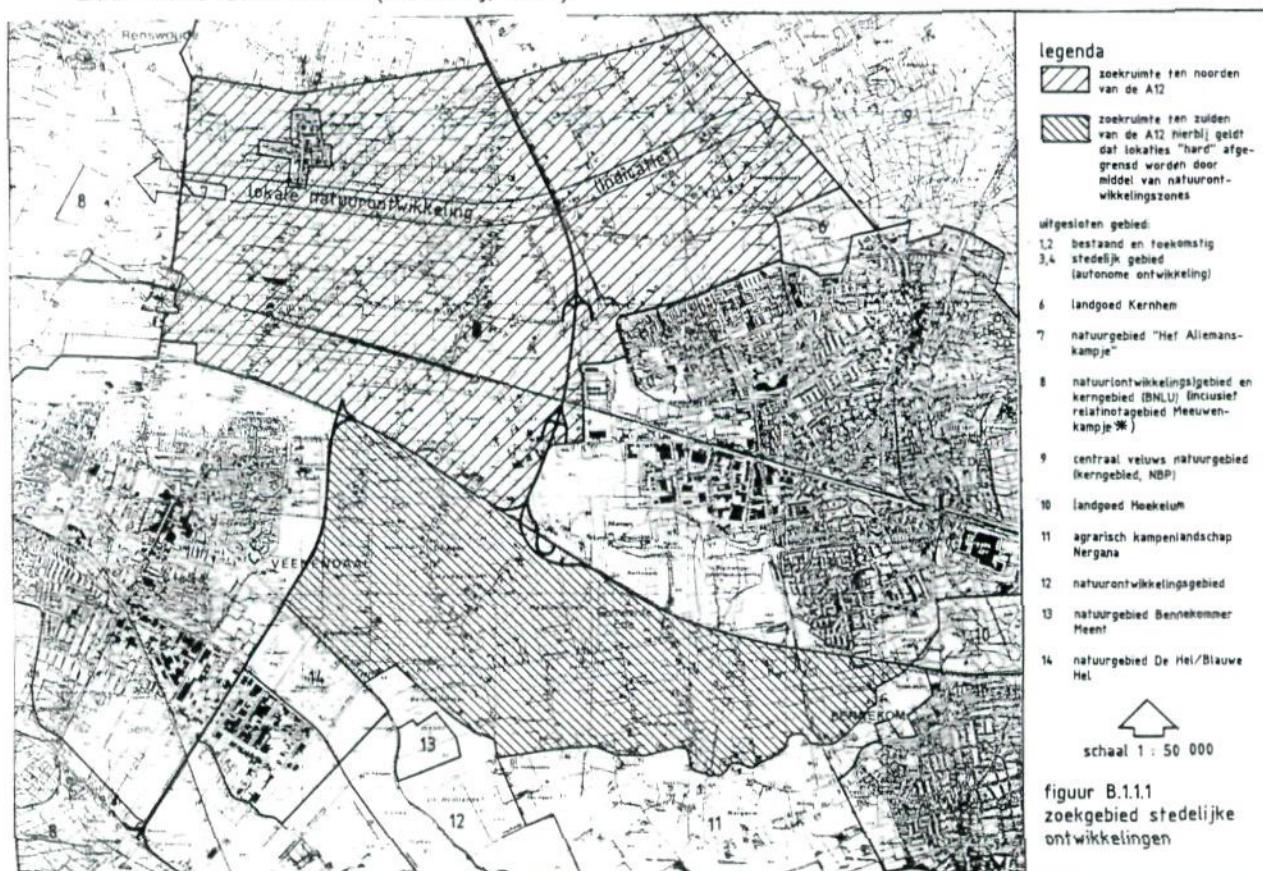
Figuur 1: Het plangebied.

1.2 Context en voorgenomen activiteit

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. De ISEV stelde vast dat er in de regio in totaal voor circa 300 ha woongebied en circa 200 ha bedrijventerrein ruimte moest worden gezocht.

actualisatie
behoefte!

Op basis van deze behoefteraming is op intergemeentelijke schaal gezocht naar geschikte locaties voor woongebieden en bedrijventerreinen. In figuur 2 is het zoekgebied voor deze locaties geschetst, zoals weergegeven in het MER Interprovinciale Structuurvisie grensregio Ede-Veenendaal –ISEV- (Heidemij, 1994).



Figuur 2. Verkleinde weergave van de zoekgebiedkaart uit MER ISEV.

In de m.e.r. ISEV en de visie-ontwikkeling zijn enkele locatie-alternatieven ontwikkeld, die zijn beoordeeld op hun milieueffecten. Dit was de basis voor de keuze van de locaties voor ontwikkeling.

De volgende stap in de ontwikkeling is de inrichting van de verkozen locaties en de vastlegging daarvan in een bestemmingsplan. Daarmee is nu voor de ISEV-bedrijventerreinen begonnen.

Het MER ISEV heeft de m.e.r.-plicht op bestemmingsplanniveau niet (geheel) weggenomen, gezien de uitspraak van de Bestuursrechter inzake het bestemmingsplan Kernhem.

Gezien de ruimte voor alternatieven die er voor de ISEV-bedrijventerreinen op inrichtingsniveau nog is, heeft gemeente Ede besloten om de m.e.r.-plicht bij het bestemmingsplan in te vullen

via een 'inrichtings'-m.e.r. Dit geeft tevens een duidelijk kader voor de uitwerking van het ambitieniveau ten aanzien van duurzaamheid voor de ISEV-bedrijventerreinen. In de 'inrichtings'-m.e.r. wordt verkend welke duurzaamheidsopties in onderlinge combinatie realiseerbaar zijn en worden vervolgens alternatieven voor de inrichting van het plangebied in figuur 1 op milieueffecten onderzocht en vergeleken.

De resultaten van deze m.e.r. zullen worden betrokken bij de besluitvorming over het bestemmingsplan voor het gebied.

1.3 Procedure, afstemming en inspraak

De wijze waarop de m.e.r.-procedure moet worden gevoerd is nauwkeurig vastgelegd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer. In het onderstaande is globaal verwoord hoe de m.e.r.-procedure eruit ziet en aangegeven waar betrokkenen en belangstellenden invloed kunnen uitoefenen op de m.e.r.

In hoofdzaak kunnen drie fasen worden onderscheiden, namelijk:

- fase 1 waarin het initiatief voor een m.e.r.-plichtige activiteit op verzoek van de initiatiefnemer (in dit verband –zie ook paragraaf 1.5- het college van B&W van Ede) door het bevoegd gezag (het bevoegd gezag in deze procedure is de gemeenteraad van Ede) kenbaar wordt gemaakt;
- fase 2 waarin richtlijnen voor het opstellen van het MER door het bevoegd gezag worden vastgesteld;
- fase 3 waarin het MER wordt opgesteld en door het bevoegd gezag wordt aanvaard.

Fase 1: initiatieffase

In fase 1 wordt een startnotitie opgesteld en uitgebracht. De startnotitie is primair bedoeld om aan de buitenwacht aan te geven waar de m.e.r.-studie zich op zal richten. In dat verband spelen de volgende vragen:

- Over welke activiteit(en) gaat het?
- Welke initiatiefnemer en welk bevoegd gezag zijn erbij betrokken?
- Over welk gebied gaat het?
- Welke ontwikkelingen spelen in dat gebied?
- Welke milieugevolgen kunnen optreden als gevolg van de voorgenomen activiteit(en)?
- Waar zal het MER over gaan?
- Voor welke onderdelen van de besluitvorming moet het MER informatie leveren?

De initiatiefnemer voor ontwikkeling van de ISEV-bedrijventerreinen is:

het College van burgemeester en wethouders van Ede
t.a.v. de heer A. Koch
Postbus 9022
6710 HK Ede

Het bevoegd gezag voor het voeren van de m.e.r.-procedure is het bestuur dat het besluit moet vaststellen waaraan het MER gekoppeld is. In dit geval is dat het bestemmingsplan voor het plangebied, zodat het bevoegd gezag is:

de Gemeenteraad van Ede
Postbus 9022
6710 HK Ede

De startnotitie wordt door de initiatiefnemer opgesteld en wordt door het bevoegd gezag voor eenieder ter inzage gelegd, zodat eenieder kan aangeven wat in de m.e.r. aan de orde zou moeten komen.

Tevens stuurt het bevoegd gezag de startnotitie toe aan de wettelijk adviseurs en aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie voor de m.e.r.). De Commissie voor de m.e.r. is een adviescommissie, bestaande uit milieudeskundigen, die het bevoegd gezag inhoudelijk bijstaat in het bewaken van de kwaliteit van het MER. Dit doet zij door middel van een advies voor richtlijnen en door het MER achteraf op inhoud te beoordelen.

Fase 2: Richtlijnenfase

In fase 2 worden de richtlijnen door het bevoegd gezag vastgesteld. Daarin staat concreet welke vragen in het MER moeten worden beantwoord.

De richtlijnen worden gebaseerd op de startnotitie en het advies van de Commissie voor de m.e.r.. De Commissie voor de m.e.r. verzamelt in dat verband de inspraakreacties die volgen op de ter inzage legging en de adviezen van de wettelijke adviseurs. Aansluitend stelt de Commissie m.e.r. haar advies voor de richtlijnen op.

Fase 3: opstelling en aanvaarding MER

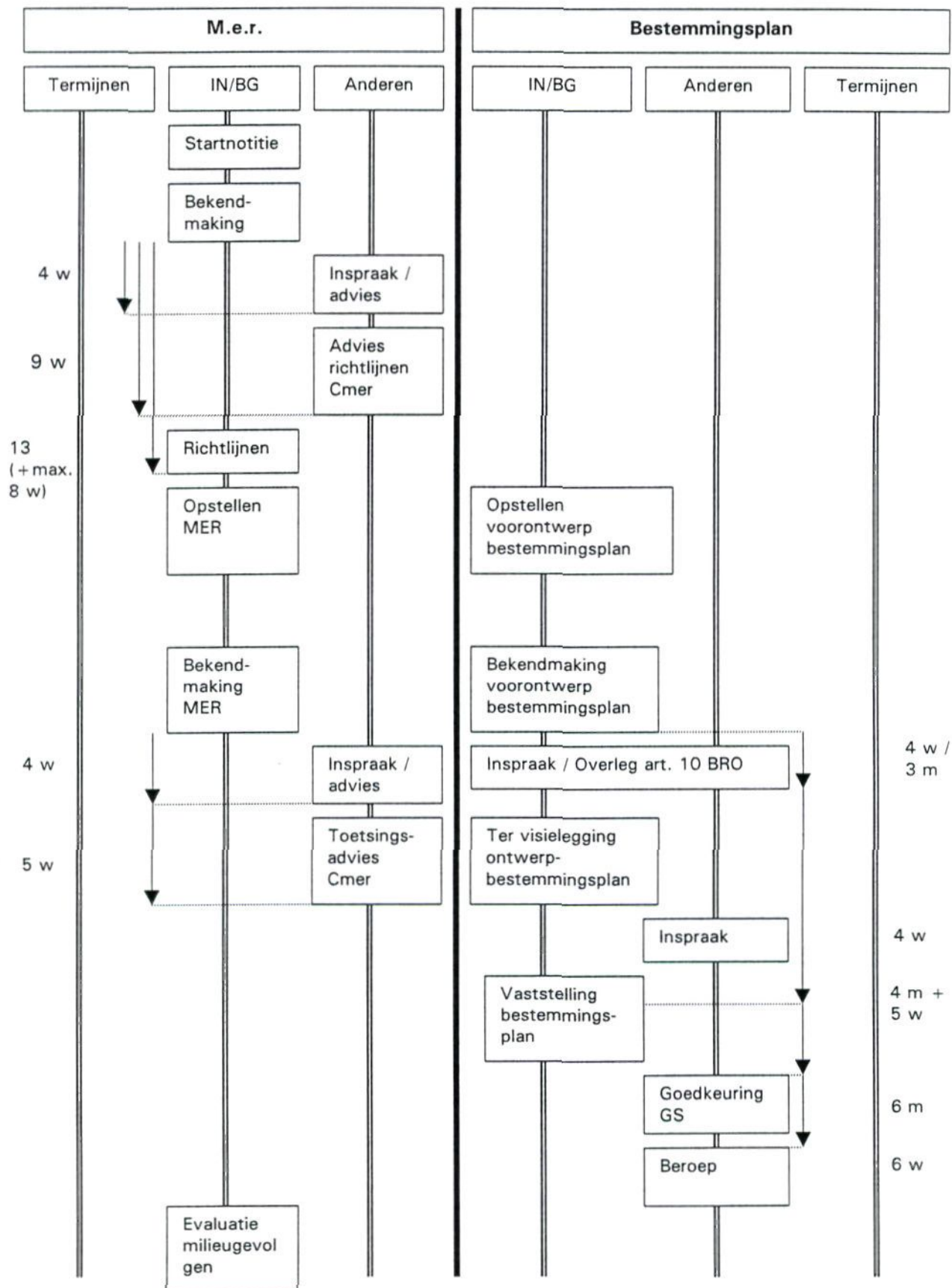
In fase 3 stelt de initiatiefnemer op basis van de richtlijnen van het bevoegd gezag het MER op. Nadat het MER is opgesteld wordt het aan het bevoegd gezag aangeboden. Het bevoegd gezag toetst of de richtlijnen voldoende zijn gevolgd en aanvaardt dan het MER.

Het bevoegd gezag legt het MER voor aan de Commissie m.e.r. en aan de wettelijke adviseurs en legt tegelijkertijd het MER ter inzage. Tevens houdt het bevoegd gezag een openbare hoorzitting. Eenieder kan dan zijn of haar mening over de inhoud van het MER geven. De Commissie m.e.r. brengt, mede aan de hand van de inspraakreacties, een advies uit over de inhoud van het MER. Dit kan het bevoegd gezag betrekken bij de wijze waarop zij het MER verwerkt in de besluitvorming.

MER versus bestemmingsplan

Uit het MER vloeit geen besluit voort omtrent de te kiezen inrichtingsvariant. Deze besluitvorming vindt plaats in het kader van de bestemmingsplanprocedure. In het bestemmingsplan worden naast de milieueffecten ook allerlei andere effecten of argumenten betrokken in de afweging omtrent de toekomstige ruimtelijke situatie. Te denken valt aan financiële, sociale en esthetische argumenten. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan doet de gemeenteraad zijn voordeel met de informatie die in het kader van de m.e.r.-procedure omtrent milieueffecten is verzameld. Het is uiteindelijk de gemeenteraad die bepaalt in hoeverre met de ingeschatte milieueffecten in de verdere ruimtelijke planvorming rekening wordt gehouden.

Uiteraard kun u ook reageren op het (voorontwerp van) het bestemmingsplan. In figuur 3 op de volgende pagina zijn in een schema de m.e.r.- en de bestemmingsplanprocedure naast elkaar gezet. In dit figuur is de initiatiefnemer aan geduid met 'IN', het bevoegd gezag met 'BG'.



2 Beschrijving huidige situatie en het beleidskader

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een globale beschrijving gegeven van de bestaande situatie, de toekomstige ontwikkelingen die al vaststaan³ en van het relevante (ruimtelijke) beleid. De bestaande situatie biedt tijdens de m.e.r. het referentiekader waaraan de effectbeschrijvingen worden gerelateerd.

Het beleidskader geeft in grote lijnen de ontwikkelingsrichtingen en -mogelijkheden van het plangebied aan.

Voor een uitgebreide beschrijving van de huidige situatie en het beleidskader wordt verwezen naar de bijlagen 1 en 2.

2.2 Huidige situatie en autonome ontwikkeling

Het plangebied is momenteel agrarisch gebied. De randen van het plangebied kunnen gekarakteriseerd worden als stedelijke randzones. In het middengebied is de woonfunctie sterk vertegenwoordigd, maar zijn nauwelijks voorzieningen aanwezig. Het intensieve landbouwkundige gebruik in het plangebied heeft tot gevolg dat er weinig actuele natuurwaarden voorkomen.

Aan bijna alle zijden wordt het plangebied (in de toekomst) begrensd door wegen met een bovenlokale functie: de A12 in het zuiden, de toekomstige A30 in het oosten en de N224 in het noorden. Daarnaast wordt het gebied doorsneden door de spoorlijn Utrecht-Arnhem, die op termijn geschikt gemaakt wordt voor HSL-verkeer.

De verbreding van de A12 en de aanleg van de A30 zullen de nodige consequenties hebben voor de verkeersdruk en -afwikkeling in het plangebied. Vanuit het oogpunt van de twee geluidsgevoelige woonkernen in het plangebied (De Klomp en Het Pakhuis) zal rekening gehouden moeten worden met de geluidsbelasting van de primaire wegen, met de spoorlijn Utrecht-Arnhem en met de RWZI, die ten oosten juist buiten het plangebied is gelegen. De RWZI is samen met de kalvergierbewerkingsinstallatie ook van belang vanuit het oogpunt van geuroverlast. De voornaamste bronnen met betrekking tot luchtverontreinigingen zijn de bedrijvigheid in Ede en Veenendaal, het (vracht)autoverkeer en de landbouw.

2.3 Beleidskader

Bovengemeentelijk niveau

De beleidsmatige basis voor de ontwikkeling van de ISEV-bedrijventerreinen ligt in de Interprovinciale Structuurvisie ISEV. De conclusies daaruit zijn overgenomen in het Streekplan 1996 van Provincie Gelderland.

³ in m.e.r.-termen worden deze ontwikkelingen meestal aangeduid als: autonome ontwikkeling.

Gemeentelijk niveau

Met het oog op een goede planologische afweging op structuurniveau heeft de gemeente Ede besloten om voor het plangebied een structuurplan op te stellen (Structuurplan ISEV, 2000). Daarin is de planvorming voor de ontwikkeling van de ISEV-bedrijventerreinen verder uitgewerkt in samenhang met natuurontwikkeling, recreatie en landbouw. In dit structuurplan is een eerste schets gegeven van de toekomstige inrichting van het gebied, met als doel een ruimtelijk kader te bieden voor de ontwikkelingen tot 2015. Het Structuurplan is vastgesteld door de Gemeenteraad van Ede.

In het structuurplan ISEV worden de volgende uitspraken gedaan met betrekking tot de ontwikkeling van de bedrijventerreinen, het landelijk gebied en de woonkernen.

Visie op bedrijventerreinen:

- flexibel van opzet en goed faseerbaar;
- selectief uitgiftebeleid;
- intensief ruimtegebruik;
- landschappelijke inpassing;
- oriëntatie op de omliggende ruimte;
- goede toegankelijkheid;
- duurzaamheid, beeldkwaliteit en bedrijventerreinenbeheer.

Visie op het landelijke gebied

- realisatie van een noord-zuid gerichte ecologische verbindingszone;
- aanleggen van recreatieve voorzieningen ter stimulering van recreatief medegebruik;
- duurzame en economisch gezonde landbouw;
- functiewisseling agrarisch grondgebruik;
- Hoogwaardige bedrijfskavels in de groene binnenrand van de bedrijventerreinen;
- versterken landschapsstructuren.

De buurtschappen De Klomp en Het Pakhuis krijgen primair een woonfunctie, waardoor bepaalde vormen van bedrijvigheid, welke niet passen in deze kleinschalige landschappelijke structuur, zullen worden uitgeplaatst. Nabij het station in De Klomp wordt wel een meer grootschalige menging van wonen en werken toegestaan.

Vigerende bestemmingsplannen

Voor het gebied tussen Ede en Veenendaal gelden momenteel de volgende bestemmingsplannen:

- Agrarisch Buitengebied uit 1994;
- Kievitsmeent uit 1997;
- Recreatiegebied Ede West uit 1998.

3 Beschrijving van de plannen voor het ISEV-gebied

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een globale beschrijving gegeven van de voorgenomen plannen en activiteiten in het ISEV-gebied aan de hand van de drie deelgebieden: De Klomp, Ede West en het middengebied.

3.2 Voorgenomen plannen

De gemeente Ede heeft het voornemen om in het ISEV-gebied tussen Ede en De Klomp een uitbreiding van bedrijventerreinen vorm te geven, in samenhang met natuurontwikkeling, recreatie en landbouw. Het plangebied voor de ISEV-bedrijventerreinen is onder te verdelen in drie deelgebieden⁴ te weten:

- **deelgebied 1: De Klomp**
Binnen dit deelgebied wordt onderscheid gemaakt tussen de woonfunctie in het buurtschap De Klomp en de ontwikkeling van bedrijventerrein De Klomp Oost;
- **deelgebied 2: Ede West (II en III)**
In dit deelgebied worden in aansluiting op het tracé van de toekomstige A30 twee bedrijventerreinen, Ede West II en III, ontwikkeld;
- **deelgebied 3: Middengebied**
Voor dit deelgebied staat op de agenda: het tot stand brengen van een ecologische verbindingszone in noordzuidelijke richting. Deze moet de natuurkerngebieden ten noorden van het plangebied (zoals de Lunterse Beek) verbinden met het zuidelijke deel van de Gelderse Vallei, zoals het Binnenveld.

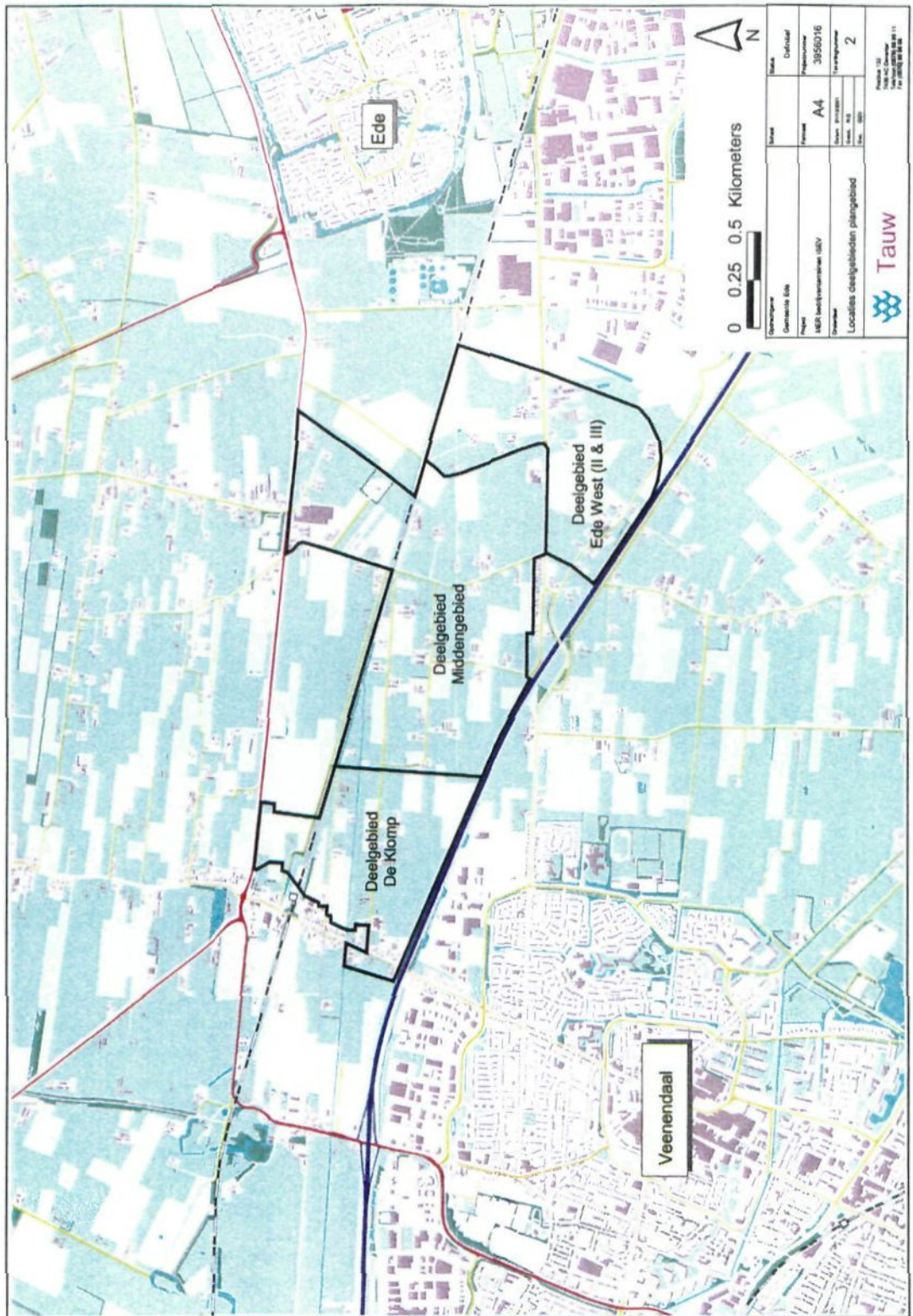
Naast de hierboven genoemde functie-ontwikkelingen wil de gemeente Ede:

- de resterende **agrarische en** andere bedrijven een planologisch-juridische basis bieden voor het voortzetten van hun bedrijven;
- de **woonfunctie** van het gebied handhaven en plaatselijk versterken;
- de bestaande **wegenstructuur** aanpassen zodanig dat de overlast van het extra verkeer, als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen in het gebied, zo gering mogelijk is voor de bewoners en gebruikers van het gebied.

Zie figuur 4 voor de locaties van de drie deelgebieden.

och
ander-
deel
m.e.r.
!?

⁴ Structuurplan ISEV, oktober 2000, gemeente Ede.



3.2.1 Bedrijventerreinen

Zoals aangegeven worden er in het plangebied drie bedrijventerreinen in samenhang met elkaar ontwikkeld, waarbij gestreefd wordt naar een complementair karakter. De terreinen zijn bestemd voor bedrijven met lichte tot middelzware milieuhinder (hindercategorie 2 t/m 4). Tijdens de m.e.r. zal worden vastgesteld of de terreinen zullen worden toegespitst op bepaalde bedrijfstakken en welke dat zullen zijn.

Langs de A12 en de A30 wordt a-priori uitgegaan van een rand van bedrijven met een hoogwaardig stedelijke uitstraling. Achter deze rand liggen meer reguliere bedrijven.

3.2.2 Deelgebied 1: De Klomp

Het bedrijventerrein De Klomp-Oost (bruto oppervlak 54,0 ha.) in het oostelijk deel van het plangebied wordt op voldoende afstand van de bebouwing van het buurtschap De Klomp gesitueerd. Het bedrijventerrein zal bovendien op een zodanige manier worden gezoned, dat de zwaardere bedrijvigheid niet aan de rand van het terrein wordt gevestigd.

Aan de basis van de ontwikkeling van dit terrein ligt de strategische ligging langs de A12 en in de nabijheid van station Veenendaal-De Klomp. Bij de ontwikkeling van dit bedrijventerrein wordt gestreefd naar het realiseren van een modern en duurzaam ingericht bedrijventerrein. Ook wordt er aandacht geschonken aan de landschappelijke inpassing en inrichting met het oog op de landschapsstructuur en de groen-natte verbindingen.

3.2.3 Deelgebied 2: Ede West (II en III)

De twee terreinen Ede West II en III in het oostelijke deel van het plangebied worden ontwikkeld in aansluiting op het stedelijke gebied van Ede en hebben een bruto oppervlak van respectievelijk 39,7 ha. en 44,7 ha. Het in dit deelgebied gelegen bedrijventerrein Kievitsmeent is reeds in ontwikkeling (zie ook paragraaf 2.3 – bestemmingsplannen en bijlage 2) en zal dus niet in de m.e.r.-procedure worden meegenomen. De toekomstige terreinen Ede West II en III zijn goed zichtbaar vanaf de A12, de A30 en het spoor en zullen ontsloten worden door de A30 met twee op- en afritten bij de Schutterweg en de N224. Net als bij De Klomp wordt gestreefd naar het realiseren van moderne en duurzame bedrijventerreinen, waarbij de verkaveling en de infrastructuur bijdragen aan de flexibele invulling.

54,0
39,7
44,7

138,4
+ 140 ha

278,4
incl. g
ext.
Kievitsmeent

3.2.4 Deelgebied 3: Middengebied

Dit deelgebied kenmerkt zich door zijn open karakter met natuur, landbouw en recreatie. Gestreefd wordt naar vernieuwing en versterking van de landschappelijke structuur. Dit betekent dat het middengebied ook in de toekomst zijn open landschappelijke karakter moet behouden en daarom goed tegenwicht zal moeten bieden tegen de oprukkende verstedelijking. Vanuit dit oogpunt en vanuit het onzekere toekomstperspectief van de huidige agrarische bedrijven, is het noodzakelijk een bredere ontwikkeling in het buitengebied te stimuleren.

3.3 Alternatieven in de m.e.r.

In m.e.r.-procedures is sprake van vier 'soorten' alternatieven: nulalternatief, inrichtingsalternatief, meest milieuvriendelijk alternatief, voorkeursalternatief. Hieronder wordt aangegeven hoe deze in dit m.e.r. zullen worden verwerkt.

Nulalternatief

In het zogenaamde nulalternatief wordt beschreven hoe op andere –niet m.e.r.-plichtige- wijze in de vraag zou kunnen worden voorzien. Dus: hoe kunnen we op andere wijze voorzien in de (boven)regionale behoefte aan bedrijventerrein?

Het nulalternatief (m.a.w. het niet doorgaan van de voorgenomen activiteit) is in dit geval echter geen middel om het gestelde doel te bereiken. In m.e.r.-termen betekent dit dat het geen "reëel in beschouwing te nemen" alternatief is. In de m.e.r. zal het niet worden uitgewerkt.

Referentiesituatie

Voor de bepaling van de effecten van de ontwikkeling is het nodig te weten wat er in het studiegebied zal gebeuren als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd. Hiertoe wordt eerst de huidige situatie in beeld gebracht en worden vervolgens de reëel te verwachten autonome ontwikkelingen beschreven. Samen vormen deze de referentiesituatie.

Inrichtingsalternatieven

Een 'zo duurzaam mogelijke inrichting' heeft op meerdere milieuthema's tegelijk inrichtingsconsequenties⁵. Daarbij horen keuzes ten aanzien van de inrichting, die niet altijd combineerbaar zijn. Zo kan bijvoorbeeld bouwen in hoge dichtheden op gespannen voet staan met het handhaven van bestaande (natuur)waarden.

De gemeente Ede kiest er daarom voor om in het MER te werken met drie studie-alternatieven, die elk vanuit een bepaald milieuthema streven naar een zo duurzaam mogelijk inrichting.

Binnen deze alternatieven zullen de rol van het water, de dichtheden en mate van stapeling van de bebouwing een sturende rol hebben.

Nadat de milieueffecten van deze studiealternatieven zijn bepaald, worden ze onderling en op onderdelen vergeleken. Daaruit zal, in afstemming met de andere disciplines die bij de ontwikkeling zijn betrokken, een voorkeursalternatief worden bepaald. Dit gebeurt door keuze van één van de studiealternatieven, of door combinatie van bouwstenen uit verschillende alternatieven.

De bouwstenen voor de alternatieven richten zich op inrichtings-, gebruiks- en beheersaspecten van de bedrijventerreinen. Gebruiks- en beheersaspecten zijn relevant voor de discussies die binnen Gemeente Ede gevoerd worden over het op het bestemmingsplan volgende uitgifte- en beheersbeleid.

De inrichtingsalternatieven zullen ook bouwstenen bevatten voor de inrichting van het middengebied.

Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Dit is het alternatief waarbij nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel (voor zover dat niet mogelijk is) deze gevolgen zoveel mogelijk worden beperkt. Indien relevante effecten resteren zal bovendien worden gezocht naar compensatiemogelijkheden. Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) wordt geformuleerd na de bepaling van de milieueffecten van de studie-alternatieven. Hierbij worden uitsluitend milieuargumenten gehanteerd. Als één van de studiealternatieven het beste scoort wordt dit MMA. Als de effectbepaling daartoe aanleiding geeft is uitwerking van een nieuw alternatief op basis van de meest milieuvriendelijke bouwstenen ook mogelijk.

Voorkeursalternatief

Parallel aan het MER en mede aan de hand van de resultaten van het MER wordt een bestemmingsplan opgesteld voor het ISEV-gebied. Hierin wordt het voorkeursalternatief

⁵ Indien er wettelijke normen zijn zullen deze in het MER worden meegenomen.

gedefinieerd, waarbij de resultaten van het MER worden afgewogen tegen andere belangen, zoals financiële, stedenbouwkundige en dergelijke.

3.4 Belangrijke thema's

Voor de uitwerking van de in de vorige paragraaf geschetste alternatieven zullen in het MER een aantal thema's bijzondere aandacht krijgen. Op basis van haar ambities heeft de gemeente Ede⁶ voorkeur voor de volgende thema's:

Ruimtelijke situatie

- ruimtelijke verdeling tussen bedrijfsontwikkeling in de buitenste gebieden en behoud van het landelijke karakter in het middengebied;
- milieuzonering en de inrichting van de drie bedrijventerreinen.

Verkeer en vervoer

- goede bereikbaarheid met zowel auto- en fietsverkeer, als met het openbaar vervoer;
- het verwerken van de extra verkeerstroom op een zodanige manier dat de negatieve milieugevolgen zoveel mogelijk beperkt, gecompenseerd of gemitigeerd worden.

Bodem en water

- een integrale waterhuishouding.

→ welke ambities?

Landschap en ecologie

- krachtige impuls in het middengebied als tegenhanger tegen de omringende stedelijke ontwikkelingen;
- de agrarische functie als fundamentele factor voor het groene middengebied.

Milieu/ duurzaamheid

1. Duurzame effecten voor de omgeving
 - a) Goede landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing.
 - b) Beperking van overlast (geluid, emissies en gevaar).
2. Duurzame opzet van de terreinen
 - a) Duurzame bedrijfsprocessen
 - uitwisseling van stromen (energie, grondstoffen en water);
 - utility sharing.
 - b) Duurzame inrichting van bedrijventerrein
 - zorgvuldig ruimtegebruik;
 - nutsvoorzieningen met een hoog rendement;
 - multimodaal transport en hoogwaardig openbaar vervoer;
 - bedrijfsgerichte commerciële voorzieningen.
3. Buurzaam beheer
 - a) Collectief onderhoud van gebouwen en installaties.
 - b) Beheer van de openbare ruimte.
 - c) Beveiliging.
 - d) Vervoersmanagement.
 - e) Afvalmanagement.

⁶ Structuurplan ISEV, publicatie van de gemeente Ede, 2000.

4 Overzicht van de verwachte effecten

4.1 Doorborduren op het locatie-MER

Zoals hiervoor al is aangegeven, is het ISEV-gebied eerder onderwerp van een m.e.r. geweest. In het toen opgestelde locatie-MER (Stuurgroep ISEV, 1994) zijn op regionale schaal milieueffecten beschreven. Het ging toen immers om de effecten die samenhangen met het ontwikkelen van woon- en werklocaties voor 5.500 woningen en 140 ha bedrijventerrein in Ede en 3.000 woningen en 60 ha bedrijventerrein in Veenendaal.

*oerhalsske
gevers?*

Het navolgende overzicht van de verwachte milieueffecten op inrichtingsniveau is gebaseerd op het locatie-MER ISEV (Stuurgroep ISEV, 1994). Naast een samenvatting van de verwachte effecten is aangegeven welke aspecten in het kader van het inrichtings-MER op inrichtingsniveau voorwerp van nader onderzoek dienen te zijn. Deze uitspraken zijn **vet** gedrukt.

*vdgers
wie?*

4.2 Verkeer en vervoer

Met betrekking tot het aspect verkeer en vervoer zullen er effecten optreden op het vlak van:

- de mobiliteitsontwikkeling;
- de vervoerswijzekeuze;
- de verkeersafwikkeling;
- de verkeersveiligheid;
- de bereikbaarheid.

?

De verwachting is dat de mobiliteit als gevolg van de ontwikkeling van drie ISEV-bedrijventerreinen zal toenemen. In het locatie-MER werd berekend dat het aantal afgelegde autokilometers per dag op het bestaande in beschouwing genomen wegennet met ruwweg 11% zou toenemen, terwijl het aantal verplaatsingen tijdens de avondspits met 15% zou toenemen in 2015 ten opzichte van de uitgangssituatie. De effecten van de komst van 3 bedrijventerreinen zullen kleiner zijn, omdat de oppervlakte van de voorgenomen activiteit in het nu op te stellen inrichtings-MER, kleiner is dan het oppervlak waarmee in het locatie-MER rekening werd gehouden.

De omvang van de effecten, de plaats waar deze effecten zullen optreden en de wijze waarop de effecten kunnen worden gestuurd naar plaats en omvang zijn niet bekend. Ook het langzaam verkeer en het recreatief verkeer moeten in de komende m.e.r. aandacht krijgen.

2

Indien bij de inrichting van de bedrijventerreinen mobiliteitsgeleidende en –beperkende maatregelen worden genomen met het oog op het beperken van het autoverkeer, is het aannemelijk dat invloed kan worden uitgeoefend op de keuze van vervoerswijze. In het locatie-MER is aannemelijk gemaakt dat de fiets meer zal worden gebruikt, dan wanneer die maatregelen achterwege worden gelaten.

De invulling van deze maatregelen in te alternatieven is nadrukkelijk moeten worden genomen en de plaatsen die hiervoor in aanmerking kunnen komen, zijn van grote invloed op de omvang van dit effect.

Uit het locatie-MER blijkt dat er effecten mogen worden verwacht op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. Naarmate het aantal verkeersdeelnemers groter wordt bij gelijkblijvende wegcapaciteit, treedt er vaker verkeerscongestie op. **De vraag is in hoeverre de extra verkeersstromen als gevolg van de ontwikkeling van de drie bedrijventerreinen de**

kwaliteit van de verkeersafwikkeling in en om het ISEV-gebied beïnvloeden in samenhang met de realisering van de A30, de herinrichting van de A12 en de aanleg van de rondweg-oost rond Veenendaal, de komst van de verschillende op- en afritten naar en van het ISEV-bedrijventerreinengebied en de aanpassing van het lokale wegennet binnen dit gebied. Dit zal in de m.e.r. worden onderzocht.

In het locatie-MER werd opgemerkt dat de verkeersveiligheid in belangrijke mate wordt beïnvloed door de vormgeving van de geplande infrastructuur (vrijliggende fietspaden langs ontsluitingswegen, vermijden van conflictsituaties langzaam verkeer – snelverkeer etc.) **Omdat toen de voorgestane inrichtingssituatie nog niet duidelijk was, konden de effecten op de verkeersveiligheid niet worden gekwantificeerd.**

4.3 Bodem en water

In het locatie-MER zijn de effecten onderzocht op het vlak van:

- bodemgebruik;
- bodemopbouw;
- maaiveldsdaling;
- bodemkwaliteit;
- grondwaterstand;
- grondwaterstromingsregime;
- oppervlaktewaterstelsel;
- oppervlaktewaterkwaliteit.

Met betrekking tot het bodemgebruik is in het locatie-MER aangetoond dat de effecten verminderen wanneer een locatie compacter wordt bebouwd. Bij de te ontwikkelen bedrijventerreinen kan vanuit dit oogpunt gestreefd worden naar een hoger rendement, door met een gelijkblijvend oppervlak compacter te bouwen (of meer bedrijven op een gelijkblijvend oppervlak).

Op het gebied van bodemopbouw is vastgesteld dat geen waardevolle bodems worden aangetast.

Gezien de grondslag van het ISEV-gebied worden maaiveldsdalingen niet voorzien, zo blijkt uit het locatie-MER.

De mogelijkheden en effecten –ook voor het bodemgebruik- van compact bouwen zijn een belangrijk onderwerp in het komende m.e.r.. De gevolgen van het compacter bouwen (=meer verhard oppervlak) op de waterhuishouding zullen nader bekeken worden.

In het kader van het nieuwe m.e.r. heeft voor het aspect maaiveldsdaling geen nader onderzoek te worden uitgevoerd.

Uit het locatie-MER blijkt dat de in beschouwing genomen locaties geen verontreinigde bodems bevatten. Er blijkt dat er wel **verontreinigde bodems** aanwezig zijn binnen de hydrologische invloedsgebieden van de onderzochte locaties, namelijk in de **Zijdewetering, de zuidelijke en de noordelijke spoorsloot**. Een gedeelte van de waterbodems dient nog te worden gesaneerd.

De informatie op dit aspect wordt geactualiseerd.

In verband met de noodzakelijke droogtelegging van de verschillende locaties, waarbij is uitgegaan van de handhaving van de bestaande maaiveldsligging, is in het locatie-MER vastgesteld dat er sprake zal zijn van daling van de grondwaterspiegel. De mate waarin de **daling van de grondwaterspiegel** plaatsvindt is op regionaal niveau modelmatig uitgerekend. **De mate van detail was onvoldoende om op perceelsniveau/inrichtingsniveau uitspraken te doen. Dit zal nader worden onderzocht. Mogelijk kan met de inrichting van het gebied rekening worden gehouden met deze effecten en kan met de mate van drooglegging worden gevarieerd.**

In het MER zal de basisinformatie voor het uitvoeren van een watertoets opgenomen worden.

In het locatie-MER is aangegeven dat de waterlopenstelsels als gevolg van voorgenomen ontwikkelingen zullen worden belast met een grotere piekafvoer van overtollig hemelwater van de drie bedrijventerreinen. De oppervlakte verharding en daken neemt immers sterk toe.

In de m.e.r. zal worden onderzocht hoe deze extra piekafvoer het beste kan worden voorkomen, beperkt en/of gestuurd, zowel qua kwaliteit als kwantiteit.

Eveneens is er sprake van enige invloed op de oppervlaktewaterkwaliteit. De vraag is hoe door middel van inrichtingskeuzen de beïnvloeding zo beperkt mogelijk kan blijven.

4.4 Lucht en geur

Uit het locatie-MER blijkt dat de nieuwe bedrijventerreinen geen invloed hebben op de luchtkwaliteit van voor luchtvervuiling gevoelige gebieden (woon- of natuurgebieden). Wel zal het verkeer dat met de bedrijventerreinen samenhangt een bijdrage leveren aan de vermindering van de kwaliteit van de lucht van gevoelige objecten. De vraag is in hoeverre dit effect door inrichtingsmaatregelen kan worden beperkt.

4.5 Geluid

In het locatie MER ISEV is geconstateerd dat de geluidsbelasting door industriële activiteiten kan reiken tot buiten de grenzen van de bedrijventerreinen. Dit is sterk afhankelijk van de gekozen inrichting. Daarnaast zal het verkeer dat met de bedrijventerreinen samenhangt een bijdrage leveren aan de geluidbelasting op gevoelige gebieden.

De bepaling van de geluidsbelasting en sturing hiervan via de inrichting van het gebied vormen een belangrijk onderdeel van de m.e.r.

4.6 Flora, fauna en ecologie

In het locatie-MER zijn de effecten onderzocht op het vlak van:

- de ecologische structuren (op verschillende niveaus);
- de vegetatie;
- de fauna;
- de mogelijkheden voor grootschalige natuurontwikkeling.

Het dichtstbijzijnde aangewezen vogelrichtlijngebied (de Veluwe) is op zodanige afstand gelegen van het plangebied, dat aangenomen kan worden dat de ontwikkelingen geen invloed zullen hebben op dit vogelrichtlijngebied.

In de m.e.r. moet nagegaan worden in hoeverre beschermde plant- en diersoorten in het plangebied voorkomen. Er bestaat een reële kans dat dit het geval is. Indien dit aan de orde is, zal het MER aangeven hoe deze beschermd kunnen worden.

Voor wat betreft de effecten op ecologische structuren is in het locatie-MER onderscheid gemaakt tussen effecten op gebieden op landsdeelniveau, op regionaal en op lokaal niveau. Bij het bepalen van de effecten op landsdeelniveau is gekeken naar ruimtebeslag, de functiewijziging en verandering van de hydrologie. Voor het ruimtebeslag en de functiewijziging geldt dat naar mate de ontwikkeling meer ruimte inneemt, het effect (licht, geluid, drukte, etc.) groter is.

De vraag kan dan ook gesteld worden of middels inrichtingsmaatregelen het ruimtebeslag zoveel mogelijk kan worden beperkt en anderzijds of inrichtingmaatregelen genomen kunnen worden die ecologische structuur in de regio verbeteren.

Bij het bepalen van effecten op regionaal en lokaal niveau is (eveneens) gekeken naar het ruimtebeslag, aangevuld met de verandering van de groenstructuur respectievelijk de inpassing van de groenstructuur. Voor wat betreft de (inpassing van de) groenstructuur zijn de verwachte effecten positief.

Aandachtspunt in de m.e.r. zou moeten zijn, hoe inrichtingsmaatregelen de groenstructuur (in belangrijke mate) kunnen versterken met het oog op het leveren van een bijdrage aan de ecologische kwaliteit van het gebied.

In het locatie-MER is voor de grondwaterafhankelijke vegetatie vastgesteld dat zij vooral wordt beïnvloed door de veranderingen in de hydrologische situatie, maar dat de inrichting de mate van effect sterk beïnvloedt.

Punt van onderzoek voor de komende m.e.r. is in hoeverre bij de inrichting van de drie bedrijventerreinen het effect op de veranderingen in de lokale hydrologische situatie kan worden beperkt.

Voor de niet-grondwaterafhankelijke vegetatie is bepaald dat de effecten, met uitzondering van het verdwijnen van een deel van de vegetatie als gevolg van het ruimtebeslag door nieuwe functies, met name positief zijn.

Ook hierbij blijkt dat de effecten sterk afhankelijk zijn van de uiteindelijke inrichting.

Op inrichtingsniveau kan er op basis van het locatie-MER voor de effecten op zoogdieren en vogels worden gesteld dat het ruimtebeslag van de nieuwe functies, de verandering van de groenstructuur, geluidemissies en veranderingen in de hydrologie (de laatste twee aspecten gelden uitsluitend voor vogels) bepalend zijn.

Aandachtspunt voor de inrichtings-m.e.r. is in hoeverre inrichtingsmaatregelen deze effecten kunnen beperken dan wel versterken.

Uit het locatie-MER blijkt dat er geen mogelijkheden zijn om een bijdrage te leveren aan grootschalige natuurontwikkeling.

4.7 Landschap, geomorfologie en archeologie

In het locatie-MER zijn de volgende aspecten op het gebied van landschap geomorfologie en archeologie onderzocht:

- visueel-ruimtelijke kenmerken;
- geomorfologische kenmerken;
- cultuurhistorische kenmerken;
- archeologische kenmerken.

Uit het locatie-MER blijkt dat er sprake is van een forse aantasting van het half-open landschap, doordat een flinke oppervlakte landelijk gebied zal worden bebouwd. De verhouding tussen massa en open ruimtes veranderen daarmee. Tevens zal de relatie tussen de verschillende landschapstypen worden beïnvloed omdat het contact tussen de verschillende landschapstypen wordt verminderd.

In dat verband heeft bureau Bleeker & Nauta (2000) intussen de landschapsstudie Groenzone ISEVplus uitgevoerd waarin de mogelijke landschappelijke inpassing van de te realiseren

bedrijventerreinen is onderzocht. De effecten hiervan, mogelijkheden voor mitigatie via sturing van de inrichting en eventuele compensatie krijgen aandacht in de m.e.r.

In het locatie-MER is vastgesteld dat er geen beïnvloeding plaatsvindt van geomorfologisch waardevol gebied. Er is volgens het locatie-MER geen sprake van verlies van cultuurhistorisch waardevolle elementen.

Er zijn in het gebied geen actuele archeologische waarden bekend. De verwachting is uitgesproken in het locatie-MER dat er **geen of nagenoeg geen sprake is van aantasting van potentiële archeologische waarden.**

Er bestaat daarom in het kader van het inrichtings-MER geen aanleiding om verder op deze aspecten in te gaan.

4.8 Woon- en leefmilieu

In het locatie-MER zijn de volgende aspecten beoordeeld:

- de beïnvloeding van het bestaande woon- en leefmilieu (inclusief de autonome ontwikkeling) door de voorgenomen activiteit;
- de aantrekkelijkheid van het woon- en leefmilieu in nieuwe woongebieden.

Bij de beschouwing van de beïnvloeding van het bestaande woon- en leefmilieu is gebleken dat voor zover daarvan sprake is, het vooral gaat om de beïnvloeding door het **verkeer (geluid- en luchthinder) en de wijziging van het karakter van het gebied.**

Dit aspect wordt in de m.e.r. meegenomen in het kader van lucht- en geluid.

De wijziging van het karakter van het gebied is een aspect dat met name op locatieniveau speelt.

Het tussengebied wordt recreatief aantrekkelijk gemaakt als stedelijk uitloopgebied (Groenzone ISEVplus, Bleeker en Nauta, 199). Gezien de ligging tussen drie bedrijventerreinen in, is het erg belangrijk dat het wel goed te bereiken is langs een aantrekkelijke route. **Bij het ontwerpen van de inrichtingen van de drie bedrijventerreinen, zal rekening gehouden moeten worden met een dergelijke (fiets)route.**

5 Hoofdpijnen in de m.e.r.

Op grond van de kaders voor het initiatief, de specifieke kenmerken van het gebied en de verwachte milieu-invloeden zijn accenten voor de m.e.r. geïdentificeerd. Deels zijn deze in eerdere hoofdstukken reeds beschreven. Om een samenhangend beeld te schetsen worden de accenten hieronder samengevat.

5.1 Locatieaspecten

De ontwikkeling van de ISEV-bedrijventerreinen in het gebied tussen de A12, toekomstige A30, de N224 en De Klomp is in de ISEV vastgelegd en in het **Streekplan Gelderland 1996** bevestigd. In de ISEV is ook de hoofdindeling van het plangebied vastgelegd: bedrijventerreinen langs de oost- en westrand, in combinatie met een open en landelijk middengebied. Deze indeling is in het **Structuurplan ISEV** bevestigd.

De locatiekeuze en de hoofdindeling van het gebied, zoals weergegeven in figuur 4 staan in de m.e.r. niet meer ter discussie.

5.2 Algemene opzet

Kern van de m.e.r. is de ontwikkeling van drie studiealternatieven, die elk vanuit een ander milieuthema een zo duurzaam mogelijke inrichting nastreven. In deze alternatieven worden verschillende keuzes gemaakt voor de bouwstenen die bij de inrichting van belang zijn. Uit te werken bouwstenen zijn bijvoorbeeld: bebouwingsdichtheid, de interne milieuzonering, hoe om te gaan met neerslag, inrichting van de ecologische verbinding. Verschil in de keuze voor de bouwsteen bebouwingsdichtheid houdt bijvoorbeeld in: een verhardingspercentage (gebouwen plus straten) van 60, 75, resp. 90%. Uit deze keuze rollen deels ook consequenties voor andere bouwstenen, zoals voor omgaan met neerslag en groen in de bedrijventerreinen. Hierbij zijn de bouwstenen met betrekking tot het energiegebruik, de waterhuishouding, bereikbaarheid en het landelijke middengebied sturend voor de andere bouwstenen. (Zie ook paragraaf 5.3) Uiteindelijk zal in de m.e.r. een samenhangende tabel worden gemaakt van de invulling van de bouwstenen in alle drie alternatieven. De invulling vindt overigens plaats in nauw overleg met de stedenbouwkundige uitwerking. Het streven is daarbij bouwstenen primair vanuit milieuopectiek in te vullen en daaraan een zo hoog ambitieniveau te koppelen, dat de invulling met moeite haalbaar is.

In de alternatieven zullen bouwstenen worden opgenomen die voor het bestemmingsplan relevant zijn, maar ook bouwstenen die de duurzaamheid beïnvloeden via het uitgiftebeleid en het beheer van de bedrijventerreinen. Er zullen ook bouwstenen worden toegevoegd voor de inrichting van het landelijke middengebied, omdat Gemeente Ede een samenhangende ontwikkeling van het gehele plangebied voorstaat.

5.3 Inhoudelijke scoping: om welke effecten gaat het vooral?

We willen ons in de m.e.r. zoveel mogelijk richten op de milieuaspecten waar het echt om gaat. Bij deze scoping borduren we voort op de elementen die in het MER ISEV en het Structuurplan als meest belangrijk naar voren kwamen. Dat zijn:

- **minimalisatie van het energiegebruik:** door een mix van inrichtingsmaatregelen, uitgiftebeleid en beheer wordt gestreefd naar minimalisatie van het gebruik van niet vernieuwbare energie. Daarbij komen aspecten als energiebesparing, toepassing van zonne- en windenergie en hergebruik van warmte aan de orde;
- **inpassing in de waterhuishouding:** het is de ambitie de bedrijventerreinen zodanig in te richten dat de negatieve effecten op het watersysteem minimaal zijn en waar mogelijk

positieve effecten worden gerealiseerd. Te denken valt daarbij aan: scheiding van oppervlaktewaterkwaliteiten, geen drainage of verlaagd peil. Het MER zal de informatie voor een watertoets aandragen.

- realisatie van landelijk middengebied, waarin ecologische en landschappelijke waarden blijvend gewaarborgd zijn. Elementen daarin zijn: realisatie van een ecologische verbinding met hoge waarden, een duidelijke visie op de toekomstige economische en sociale ontwikkeling van dit gebied, uitgaande van de bestaande landschappelijke waarden. Vanwege de gewenste openheid van het (midden)gebied horen hierbij ook: de compact bouwen en de afweging tussen hoog- en laagbouw;
- goede bereikbaarheid in combinatie met minimale hinder door verkeer: aspecten die daarbij een rol spelen zijn: hoe ziet de ontsluiting eruit met name voor fiets en openbaar vervoer, hoe om te gaan met verkeerslawaaï van A12, toekomstige A30, N224, het spoor en de wegen in het gebied zelf.

Bijlage 1

Beschrijving huidige situatie

Globale beschrijving van de bestaande situatie

Inleiding

In deze bijlage wordt de bestaande situatie aan de hand van de thema's verkeer & vervoer, bodem & water, lucht, geluid, flora, fauna & ecologie, landschap, geomorfologie, cultuurhistorie & archeologie en woon- & leefmilieu beschreven. De bestaande situatie biedt het referentiekader waaraan de effectbeschrijvingen worden gerelateerd. In het MER zal worden onderzocht in hoeverre negatieve effecten met maatregelen kunnen worden beperkt en op welke manier positieve gevolgen kunnen worden versterkt. De bronnen gebruikt voor het opstellen van dit hoofdstuk zijn het MER Interprovinciale Structuurvisie grensregio Ede-Veenendaal (ISEV)⁷ en het Structuurplan ISEV⁸.

Ruimtelijke situatie

De voorgenomen activiteit is gesitueerd tussen de (te verbreden) A12, het toekomstige tracé van de A30, de N244 en de oostelijke bebouwingsgrens van de Klomp (Veenendaal). Het plangebied wordt doorsneden door de spoorlijn Arnhem – Utrecht, een traject dat ook onderdeel uitmaakt van de nieuwe Hogesnelheidslijn (HSL).

Verkeer en vervoer

Primaire wegen

In de huidige situatie komt naar voren dat de capaciteit van de A12 (de zuidgrens van het plangebied) niet voldoende is, wat regelmatig leidt tot mobiliteitsproblemen. In antwoord hierop zijn voorbereidingen gestart voor de verbreding van de rijksweg over het traject Utrecht-Duitse grens. Deze verbreding zal pas na 2010 starten, tenzij eerder middelen uit de private sector beschikbaar zijn.

In aanvulling op het rijkswegennet zal de N30 omgebouwd gaan worden tot de autosnelweg A30 (de oostgrens van het plangebied), welke zal worden aangesloten op de A12. Hierdoor zal bereikbaarheid tussen de regio's Amsterdam/Het Gooi/ Amersfoort (A1 en A28) en Ede-Veenendaal/Arnhem/ Nijmegen (A12) sterk verbeteren. Ook zal de verlengde A30 een ontlasting van het lokale en regionale wegennet in en rond Ede tot gevolg hebben. De aanleg van dit tracé gaat gepaard met twee op- en afritten in het plangebied.

De N224 (de noordgrens van het plangebied) is de verbinding tussen Arnhem-Ede-de Klomp-Zeist en heeft in Ede-noord een aansluiting met de weg Ede-Lunteren-Barneveld. Door het ontbreken van een directe verbinding tussen de A12 en de A30 heeft de N224 in de huidige situatie de functie van verbindingsweg. Met het doortrekken van de A30 zal de huidige verkeersdruk op dit deel van de N224 afnemen.

⁷ Publicatie van de gemeenten Ede en Veenendaal (Heidemij advies), augustus 1994.

⁸ Publicatie van de gemeente Ede (Arcadis), oktober 2000.

De spoorlijn Utrecht-Arnhem deelt het ISEV-gebied in tweeën. De spoorlijn bestaat uit twee sporen die gebruikt worden voor het nationaal en internationaal personen- en goederenvervoer. In het gebied bevinden zich vijf spoorwegovergangen, waarvan er één ongelijkvloers het spoor kruist. Door de beperkte doorrijhoogte is deze overgang niet toegankelijk voor vracht- en busverkeer. Ook deze spoorlijn zal verbreed worden, maar dan in het kader van de HSL-Oost. Hierdoor zullen de vier gelijkvloerse overgangen worden vervangen door ongelijkvloerse kruisingen.

Secundaire wegen

Schutterweg

De Schutterweg is de verbinding tussen Ede en Veenendaal en verbindt de bedrijventerreinen Heesterweg- Frankeneng met het buurtschap het Pakhuis (centraal aan de zuidgrens van het plangebied gelegen) en Veenendaal-Oost. De Schutterweg functioneert daarnaast als verbinding tussen deze bedrijventerreinen en de A30, door het ontbreken van een directe aansluiting. Het verkeer wordt via de Dwarsweg, en de Kade (vrachtverkeer) naar de N224 afgewikkeld.

De Kade

De Kade loopt centraal door het ISEV-gebied en is de verbinding tussen de Schutterweg en de N224. Deze noord-zuidverbinding heeft een belangrijke lokale en doorgaande functie zolang de A30 nog niet gereed is. De Kade ontsluit de aanwezige bebouwing waaronder de woningen, agrarische bedrijvigheid en een kalvegiërsbewerkingsinstallatie. Het is daarnaast een doorgaande noord-zuid route voor zowel het langzaam als het autoverkeer. Ook het vrachtverkeer tussen de A30 en de bedrijventerreinen Heestereng-Frankeneng wordt momenteel via de Kade afgewikkeld.

De Dwarsweg

De Dwarsweg is de verbinding tussen de N224 en de Schutterweg in het oosten van het ISEV-plangebied. De weg is met name van belang voor het autoverkeer tussen de A30 en de bedrijventerreinen Heestereng-Frankeneng. Het vrachtverkeer heeft geen toegang tot deze weg.

Fietspadennet

In het ISEV-gebied bevinden zich fietspaden langs de N224, de Schutterweg, de dr. Hoolboomweg (evenwijdig aan de spoorlijn), de Maanderbuurtweg (en het viaduct) en de Schabernauseweg.

Bodem en water

Bodem

De bodemopbouw in het plangebied is grotendeels fijn tot matig fijn zand, met een dikte van 8 tot 12 meter. De bodemkundige eenheden die in het gebied voorkomen behoren tot de hoofdklassen podzolgronden, dikke eerdgronden en kalkloze zandgronden (stiboka 1965/1973). Uit het MER Interprovinciale Structuurvisie grensregio Ede-Veenendaal (ISEV) komt naar voren dat het plangebied geen verontreinigde bodems bevat. Met behulp van recentere gegevens moet gekeken worden of er in de loop van de tijd geen verontreinigingen hebben plaatsgevonden.

Grondwater

Het plangebied is gelegen tussen twee naastgelegen hogere infiltratiegebieden (Utrechtse Heuvelrug en het Veluws stuwwallengebied), waardoor er in het plangebied sprake is van kwel. Het diepere grondwater is in het algemeen van uitstekende kwaliteit. Het grondwater dat als

kwelwater in de randzones van de Gelderse Vallei aan de oppervlakte komt is van goede kwaliteit. De kwelstroom bevat voornamelijk calcium, magnesium en hydrocarbonaat.

Oppervlaktewater

Het plangebied maakt deel uit van het veenontginningslandschap tussen Ede en Veenendaal en wordt gekenmerkt door een lange, vrij smalle verkaveling met afwateringssloten. Het plangebied watert in zuidelijke richting af naar de Zijdwetering en uiteindelijk in westelijke richting op het Valleikanaal. In de huidige situatie komt het hemelwater vertraagd via de bodem tot afstroming. Het oppervlaktewater van de Zijdwetering wordt vervuild door het effluent van de RWZI en het effluent van de op het bedrijventerrein Frankeneng gevestigde bedrijven.

Lucht

Het invloedsgebied wordt gekenmerkt door twee grote bebouwingsconcentraties met daartussen een open gebied doorsneden door infrastructuur. In het open gebied liggen enkele waardevolle gebieden die mogelijk gevoelig zijn voor depositie van verontreinigende stoffen. De voornaamste bronnen met betrekking tot luchtverontreiniging zijn de bedrijvigheid in Ede en Veenendaal, het (vracht)autoverkeer en, in het buitengebied, de landbouw.

Geur

In het oosten van het plangebied, ten noorden van de spoorlijn, bevindt zich een kalvergierbewerkingsinstallatie en daarnaast ligt, net buiten de oostelijke grens, een rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI). Beide bronnen hebben een vergunningscontour van 3ge/m^3 , waarmee rekening moet worden gehouden in het kader van geuroverlast.

Geluid

De belangrijkste geluidsbronnen in het invloedsgebied zijn het wegverkeer op de verschillende wegen, het treinverkeer op de spoorlijn Utrecht-Arnhem en de industrie op de bedrijventerreinen aan de rand van Ede en Veenendaal.

Wegverkeer

Uit onderzoek⁹ is gebleken dat er in de omgeving van de A12, N224 en de Schutterweg sprake is van de hoogste geluidsbelasting. De 55 dB(A) contour¹⁰ voor deze wegen ligt op respectievelijk 300, 80 en 130 meter van de weg.

Railverkeer

Voor het huidige railverkeerslawaaï binnen het invloedsgebied zijn geen geluidscontouren bepaald. Wel zijn in het kader van het besluit geluidhinder spoorwegen voor de meeste spoorlijnen in Nederland zones aangegeven waarbinnen rekening moet worden gehouden met geluidhinder. Voor de spoorlijn Utrecht-Arnhem is deze zone bepaald op 300 meter aan weerszijden.

In het studiegebied kan de aaneengesloten bebouwing, welke centraal zuidelijk gelegen is langs de Pakhuisweg, als geluidsgevoelig object worden aangewezen. Ook de oostelijke bebouwingsgrens van de Klomp kan als geluidsgevoelig worden aangemerkt.

⁹ MER interprovinciale Structuurvisie grensregio Ede-Veenendaal (ISEV), 1994, gemeente Ede.

¹⁰ een gevelbelasting van 55 dB(A) wordt als maximale grenswaarde gehanteerd bij woningen langs bestaande wegen. De voorkeursgrenswaarde bedraagt 50 dB(A).

Industrielawaai

De RWZI, welke ook beschreven is onder het kopje geur, is ook van belang vanuit het oogpunt van geluid. De 50 dB(A)-contour van de RWZI is gelegen op circa 500 meter¹¹.

Flora, fauna en ecosystemen

In de omgeving van het plangebied komen hoge natuurwaarden voor. Enerzijds zijn dit de uitgestrekte droge bossen en heiden van de Veluwe en de Utrechtse Heuvelrug, anderzijds de vochtige en natte, veelal onder invloed van kwel staande blauwgraslanden, bosjes en moerassen van de Gelderse Vallei.

In het hele plangebied is het landbouwkundig gebruik intensief, waardoor over het algemeen weinig actuele natuurwaarden voorkomen. Lokaal komen echter wel enige natuurwaarden voor, afhankelijk van specifieke terreinsituaties:

- in en langs sloten met kwel (holpijp en veldrus);
- op erven en in houtsingels (ransuil en steenuil);
- in de spoorbermen (schrале graslandvegetaties met grasklokje en hondsviooltje);
- in een laag en nat terreingedeelte bij het NS-station (elzenbroekbosje).

Voorts zijn plaatselijke houtsingels aanwezig die als broedgebied voor zangvogels fungeren en als leefgebied of migratieroute kunnen dienen voor insecten amfibieën en kleine zoogdieren.

Landschap, geomorfologie, cultuurhistorie en archeologie**Landschap**

Het plangebied bestaat ten westen van de Kade uit een vochtig tot nat veenbroekontginningslandschap met in grote dele sterke kwel. Ten oosten van de Kade is er sprake van een droger zandontginningslandschap. De landschapsstructuur aan weerszijden van de Kade is dan ook zeer verschillend; aan de westzijde een oost-west lopende structuur met smalle lange kavels; aan de oostzijde een meer onregelmatige blokvormige landschapsstructuur.

Geomorfologie

Het plangebied is een vlak dekzandgebied welke langzaam afloopt in westelijke richting.

Cultuurhistorie

In het ISEV-gebied bevinden zich kenmerken van de cultuurhistorische landstypen als perceelsvormen, typische beplantingen en wegenstructuren. Een voorbeeld hiervan is de waardevolle dekzandrug bij de Maanderbuurtweg.

Archeologie

In het plangebied zijn voor zover bekend geen archeologisch waardevolle elementen gevonden.

Woon- en leefmilieu

Het plangebied bestaat voornamelijk uit agrarisch gebied. Het is een relatief open gebied met langs de wegen veel lintbebouwing. Ten aanzien van het woon- en leefmilieu zijn de volgende aspecten veiligheid, het voorzieningenniveau en het sociaal landschappelijk karakter bepalend.

¹¹ Gebaseerd op 300.000 inwonerequivalenten.

Veiligheid

In het invloedsgebied of in de directe nabijheid daarvan bevinden zich een aantal bronnen die mogelijk gevaar opleveren in geval van calamiteit. Het gaat daarbij met name om:

- de industriële bedrijvigheid: er is de nabije omgeving echter nauwelijks bedrijvigheid aanwezig die een groot risico voor de omgeving op kunnen leveren. Aangenomen wordt dan ook dat de aanwezige bedrijvigheid geen probleem oplevert in het kader van de veiligheid in het invloedsgebied;
- het wegverkeer op de A12 en de (toekomstige) A30: Uit onderzoek¹² naar de transport van gevaarlijke stoffen is gebleken dat:
 - 0-20 meter van de snelweg: onaanvaardbaar veiligheidsrisico,
 - 20-250 meter: verhoogd risico (geen normoverschrijding), nadere eisen stellen aan bestemming,
 - < 250 meter: verwaarloosbaar risico;
- het treinverkeer op de spoorlijn Utrecht-Arnhem: In een strook tot 50 meter is er bij transport van gevaarlijke stoffen sprake van enigszins verhoogd risico, daarbuiten is het risico verwaarloosbaar¹³.

Voorzieningenniveau

In het overwegend agrarische gebied zijn nauwelijks voorzieningen aanwezig. Deze gebieden zijn dan ook aangewezen op de stedelijke kernen Ede en Veenendaal.

Sociaal/landschappelijk karakter

Het gebied tussen de A12 en de N224 kan met name de gebieden richting Ede en Veenendaal gekarakteriseerd als stedelijke randzone. Het overwegend open agrarische gebied heeft ter plaatse een enigszins rommelig karakter. Dit wordt enerzijds veroorzaakt door de (zichtbare) aanwezigheid van de A12 en de spoorlijn Utrecht-Arnhem en anderzijds door de aanwezigheid van verspreid liggende bedrijvigheid en andere stedelijke activiteiten (RWZI).

¹² Risico van vervoer van gevaarlijke stoffen, provincie Zuid-Holland.

¹³ Projectnota Betuweroute, Nederlandse Spoorwegen.

Bijlage 2

Beleid

Beleid

Beleidskader

Rijksniveau

Vijfde nota ruimtelijke ordening

In de vijfde nota ruimtelijke ordening (februari 2001), wordt het gebied Ede-Veenendaal-Wageningen-Rhenen aangewezen als regionaal stedelijk netwerk. Dit betekent onder andere dat er binnen dit netwerk gestreefd moet worden naar bundeling van de verstedelijking. Daarnaast komt binnen dit regionaal stedelijk netwerk de nadruk te liggen op research-centra en kennisintensieve bedrijven. Daarnaast moet er in de hogere delen van Nederland gestreefd worden naar het vasthouden en schoonhouden van regenwater. Herstel en zorgvuldig beheer van de watersystemen moet leiden tot meer kwaliteit van water en ruimtelijke inrichting.

Structuurschema Groene Ruimte

In het structuurschema uit 1992 worden concrete beleidsuitspraken gedaan met een pakket van samenhangende maatregelen voor de uitvoering van het beleid voor het gehele landelijk gebied. Landelijke gebieden worden gekenmerkt door grote verschillen in ruimtelijke dynamiek. Voor het ISEV-gebied wordt ingezet op de afstemming tussen de functies recreatie en toerisme, natuur, bos en landschap.

Reconstructiewet concentratiegebieden

De Reconstructiewet concentratiegebieden biedt de mogelijkheid om de verschillende problemen op het gebied van de veterinaire kwetsbaarheid, natuur, landschap, milieu en ruimtelijke kwaliteit integraal aan te pakken. De concentratiegebieden waar deze wet betrekking op heeft, omvatten globaal de Gelderse Vallei, Oost-Gelderland, Oost-Overijssel, het oosten van Noord-Brabant en Noord-Limburg.

Het voorstel biedt een wettelijk kader om aan de concentratiegebieden door middel van inrichtingsmaatregelen een kwaliteitsimpuls te geven. Centraal staat hierbij het bereiken van een nieuw evenwicht tussen de verschillende functies in het landelijk gebied. Daarbij wordt naast een duurzaam perspectief voor de landbouw ook de verbetering van de kwaliteit van natuur, landschap en milieu in onderling verband nagestreefd.

De hoge veedichtheid in de concentratiegebieden leidt er bijvoorbeeld toe dat een aantal milieuproblemen (vermesting, verzuring en geuroverlast) hier in verhevigde mate voorkomen. Vermesting en verzuring zorgen voor een kwaliteitsvermindering van de bos- en natuurgebieden (EHS). Daarnaast worden deze gebieden ook bedreigd door verdroging. Ook is er sprake van een veterinaire kwetsbaarheid door de hoge veedichtheid.

Provinciaal niveau

Streekplan Gelderland en Streekplan Utrecht

Hoewel het plangebied geheel gelegen is in de provincie Gelderland wordt, gezien de ligging van het plangebied en de betrokkenheid van de gemeente Veenendaal met betrekking tot het oostelijke bedrijventerrein, ook het beleid van de provincie Utrecht besproken.

In het streekplan van de provincie Gelderland (1996) wordt Ede een bovenregionale woon-, werk- en verzorgingsfunctie toegekend. In het streekplan Utrecht (1994) is aan Veenendaal een regionale woningmarkt functie toegekend en voor werkgelegenheid een bovenregionale functie. Op basis van deze streekplannen heeft de regio Ede-Veenendaal de taakstelling om, gezamenlijk, grootschalige woningbouw en regionale kantoor- en bedrijvenlocaties te realiseren.

Wat betreft het landelijk gebied richt het provinciale beleid van beide provincies zich op behoud en verbetering van de kwaliteit van natuur, bos, landschap en cultuurhistorische structuren en op het bevorderen van de ontwikkeling van een economisch en milieuhygiënisch duurzame landbouw. Ten aanzien van toerisme is het beleid met name gericht op kwaliteitsverbetering van toerisme en recreatie.

In het streekplan Gelderland wordt de nationale taakstelling van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) voor de Gelderse Vallei nader uitgewerkt. In en rond het plangebied zijn twee ecologische verbindingen geprojecteerd welke van groot belang zijn voor de natuurontwikkeling in de regio.

1. Ten noorden van het plangebied is de ecologische verbindingszone tussen de Veluwe en Utrechtse Heuvelrug geprojecteerd, welke zal gaan functioneren als verbindingszone tussen beide natuurkerngebieden.
2. In het plangebied is een noord-zuid natte ecologische zone voorzien die de Lunterse Beek-Grebbelinie verbindt met de rivier Grift-Rijn. Deze verbindingszone is met name gericht op de kleinere diersoorten die zich in waterrijke gebieden ophouden.

De ontwikkeling van de natte ecologische zone valt samen met de natuurontwikkeling rond de recreatieplas in het plangebied. De aanplant van bos en het ontwikkelen van recreatiemogelijkheden hebben tot doel aan de recreatieve behoefte van de regio te kunnen voldoen.

Waterhuishoudingsplan Gelderland (1996-2000)

De hoofddoelstelling van het waterhuishoudingsplan Gelderland is het ontwikkelen en instandhouden van gezonde waterhuishoudkundige systemen in Gelderland die een duurzaam gebruik ten behoeve van mens en natuur garanderen. Een onderscheid is gemaakt tussen een basisniveau, geldend voor heel Gelderland, en specifieke niveaus die voor verschillende functies gelden. Ook wordt beleid geformuleerd met betrekking tot de ecologische verbindingszones uit de streekplannen. In grote delen van de Gelderse Vallei zal de waterhuishouding gericht zijn op het overheersende landbouwkundig gebruik. De waterhuishoudkundige inrichting en het waterbeheer zullen echter meer gericht worden op het vasthouden van gebiedseigen water.

Plan van aanpak ROM-project Gelderse Vallei (1993)

De Gelderse Vallei is aangewezen als ROM-gebied. Gelet op de omvang van de problematiek en de specifieke kenmerken van de Gelderse Vallei, is extra beleid geformuleerd in de vorm van een Plan van Aanpak. De in dit plan geformuleerde doelstellingen zijn:

- vernieuwing van de ruimtelijke structuur;
- verminderen van de milieubelasting;
- streven naar een economisch gezonde en duurzame landbouw;
- aandacht voor toeristisch-recreatieve potenties en andere functies.

Vanwege het overwegend kleinschalige karakter in het plangebied is het ROM-project van grote betekenis voor dit gebied. Agrarische bedrijven met voldoende toekomstperspectief en daarmee voldoende economisch draagvlak voor noodzakelijke milieu-investeringen kunnen zich ontwikkelen. Bedrijven zonder toekomstperspectief moeten wijken.

Gemeentelijk niveau*Structuurplan ISEV*

Het doel van het structuurplan ISEV is het bieden van een ruimtelijk kader voor de ontwikkelingen in het ISEV-gebied tot 2015. Dit ruimtelijk kader is gebaseerd op het Masterplan-ISEV, waarin voor een aantal deelplannen ontwikkelingsprogramma's zijn opgesteld. Op de structuurplankaart wordt het plangebied functioneel verdeeld in drie zones, met van west naar oost een zone voor bedrijvigheid en het buurtschap de Klomp (deelgebied de Klomp), een open zone met natuur, landbouw en recreatie (het middengebied) en een zone met bedrijvigheid (de bedrijventerreinen Kievitsmeent en Ede West II en III) (deelgebied Ede West).

Visie op bedrijventerreinen

- flexibel van opzet en goed faseerbaar;
- selectief uitgifte beleid;
- intensief ruimtegebruik;
- landschappelijke inpassing;
- oriëntatie op de omliggende ruimte;
- goede toegankelijkheid;
- duurzaamheid, beeldkwaliteit en bedrijventerreinenbeheer.

Visie op het landelijke gebied

- realisatie van een noord-zuid gerichte ecologische verbindingszone;
- aanleggen van recreatieve voorzieningen ter stimulering van recreatief medegebruik;
- duurzame en economisch gezonde landbouw;
- functiewisseling agrarisch grondgebruik;
- hoogwaardige bedrijfskavels in de groene binnenrand van de bedrijventerreinen;
- versterken landschapsstructuren.

De buurtschappen De Klomp en Het Pakhuis krijgen primair een woonfunctie, waardoor bepaalde vormen van bedrijvigheid, welke niet passen in deze kleinschalige landschappelijke structuur, zullen worden uitgeplaatst. Nabij het station in De Klomp wordt wel een meer grootschalige menging van wonen en werken toegestaan.

Bestemmingsplannen

Bestemmingsplan agrarisch buitengebied (1994)

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op het agrarische Valleigedeelte van het buitengebied van Ede en heeft als belangrijkste kenmerken en aandachtspunten:

- de problematiek landbouwmilieu;
 - duurzame agrarische ontwikkeling;
 - vernieuwing en herstel van de landschappelijke en ecologische structuur;
 - toeristisch-recreatieve potenties.
-

Bestemmingsplan Kievitsmeent (1997).

Dit bestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van het bedrijventerrein Kievitsmeent als eerste fase van de bedrijventerreinen Ede West, welke onderdeel uitmaken van de integrale ontwikkeling van het gebied Ede-Veenendaal.

Bestemmingsplan recreatiegebied Ede West (1998)

Het bestemmingsplan recreatiegebied Ede West voorziet in een recreatieplas ten westen van Ede. Het toekomstig recreatiegebied met een oppervlak van circa 49 ha., wordt begrensd door de N224, de Spoorlijn Utrecht-Arnhem, De Kade en buurtschap de Klomp. Het recreatiegebied dient als buffer tussen Ede en Veenendaal en gaat in de recreatieve behoefte van de regio voorzien. Door aanleg van het gebied kan tevens inhoud worden gegeven aan de realisering van de eerder genoemde ecologische verbindingszone.

Het bestemmingsplan Recreatieplas Ede-West, waarin de recreatieplas planologisch juridisch is geregeld, is grotendeels onherroepelijk geworden. Aan een klein deel van dit bestemmingsplan is goedkeuring onthouden. Voor zover goedkeuring is onthouden voorziet het bestemmingsplan ISEV in de noodzakelijke reparatie. De zandwinning ten behoeve van de ontwikkeling van de recreatieplas is inmiddels in voorbereiding.

De bestemming van de ecologische verbindingszone is, voor zover ze deel uitmaakt van het gebied waarvoor het bestemmingsplan recreatieplas Ede West rechtsgeldig is, planologisch-juridisch onherroepelijk. Andere delen zullen in het kader van het nieuwe bestemmingsplan ISEV planologisch-juridisch worden geregeld. Met de feitelijke ontwikkeling van (een deel van) de ecologische verbindingszone is nog geen begin gemaakt.
