

NOTA ZIENSWIJZEN

BESLUIT-MER EDE-OOST EN SPOORZONE

28 juli 2009

De "Aanvulling op het Milieueffectrapport Ede-Oost en Spoorzone" (Besluit-Mer) heeft van 14 mei tot en met 24 juni 2009 ter inzage gelegen. De ontvangen reacties zijn in deze nota samengevat en van een beantwoording voorzien.

Tegelijk met de Besluit-Mer heeft het ontwerp-bestemmingsplan voor het Enka-terrein ter inzage gelegen. De zienswijzen over het ontwerp-bestemmingsplan voor het Enka-terrein zijn in een apart document "Nota Zienswijzen Bestemmingsplan Enka-terrein" samengevat en beoordeeld.

Nr.	Indiener zienswijze / datum ontvangst / samenvatting	Beoordeling
1	<p>dhr. F.M.M. Schutijser Bennekomseweg 32 6717 LM Ede</p>	
L	<p><u>Zuidelijke aansluiting op de Bennekomseweg</u> In de Structuurvisie Infrastructuur en in bijlage 7 van de Aanvulling op de Mer is de zuidelijke ontsluiting van het Enka-terrein loodrecht getekend op de Bennekomseweg (zie ook kaarten met minimaal en maximaal ruimtebeslag en bijlage 2 bij zienswijze). Waarom is deze ontsluiting niet meegegeven als randvoorwaarde voor ontwikkeling van het Enka-terrein?</p> <p>De gemeente studeert nog op twee oplossingsrichtingen. De eerste oplossingsrichting geeft een ingewikkeld kruispunt en is technisch niet uitvoerbaar. Zie bijlage 3 bij zienswijze.</p> <p>De tweede oplossingsrichting voldoet niet aan het ontwerp-bestemmingsplan omdat de as van de weg niet overeenkomt met de plankaart. Verder is deze oplossing technisch ook niet uitvoerbaar omdat de afstand tussen de kruispunten te kort is.</p>	<p>Bij het verder uitwerken en detailleren van het Stedenbouwkundig plan en Beeldkwaliteitsvisie Enka bleek dat het vanuit meerdere oogpunten gewenst is om de aansluiting noordelijk van de Reehorsterweg te realiseren en deze enigszins schuin ten opzichte van de Bennekomseweg te laten aansluiten. Bij deze keuze spelen verkeerskundige, landschappelijke en stedenbouwkundige aspecten een rol.</p> <p>Het bestemmingsplan doet geen uitspraken over de exacte vormgeving van het kruispunt. Wel is de toekomstige as van de weg op de plankaart aangegeven in verband met de voor de toekomstige woningen op het Enka-terrein vastgestelde hogere grenswaarden. Het kruispunt, de zgn. bajonet-variant, wordt nog verder uitgewerkt. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de bajonet wel als volledige kruising functioneert, waarbij de verkeersregelinstanties gekoppeld zijn. De afstand tussen de aansluitingen wordt bepaald door de benodigde opstellengtes. Deze oplossing is technisch uitvoerbaar.</p>
4	<p>Algemene belangenvereniging Ede-Oost (ABEO) C. Vriend (bestuurslid ABEO) Nieuwe Kazernelaan 73 6711 JB Ede</p>	
A	<p>Het ontwerpbestemmingsplan bevat weinig volledig uitgewerkte informatie. Voor DG 1 en een deel van DG 6 gebeurt dit wel. Voor de overige DG blijft de informatie globaal. Er is nog geen totaalbeeld te vormen van wat en waar op het terrein gaat komen. Volgens het tijdpad zal/kan het totale Enka terrein pas rond</p>	<p>Zoals ABEO constateert, zijn dit onderwerpen voor een vervolgoverleg. De gemeente zal het initiatief nemen tot een overleg met ABEO.</p>

Nr.	Indiener zienswijze / datum ontvangst / samenvatting	Beoordeling
	<p>2020 afgerond zijn. Het ontwikkelen van de kazerneterreinen kan 15 tot 20 jaar duren. Het moment van gereedkomen van de infrastructuur tussen N224 en A12 kan van invloed zijn op wat daar gebouwd gaat worden.</p> <p>ABEO geeft met deze zienswijze een voorzet voor de onderwerpen van toekomstig overleg met de gemeente over realisatiefase van deze ontwikkelingen. Voor ABEO is het van belang regelmatig door de gemeente geïnformeerd te worden via overleg en documenten over o.a. het beeld van de komende activiteiten, de planning, actuele documenten en informatie over procedures.</p>	
B	<p>De Commissie Mer vroeg in haar advies voor de richtlijnen, om de gevolgen van de komende nieuwe Ede-Oost infrastructuur voor heel Ede. ABEO vindt het jammer dat dit niet is onderzocht. ABEO vraagt zich af of dat bij de besluitvorming wel achterwege mocht blijven.</p>	<p>De commissie Mer heeft in haar uiteindelijke toetsingsadvies over het milieueffectrapport (20 augustus 2008) aangegeven dat zij van oordeel is “dat in het MER de essentiële informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige rol te geven bij de keuze tussen de ontsluitingsalternatieven. De benodigde informatie is dus aanwezig voor de besluitvorming over het Structuurplan Infrastructuur Ede – Oost, waarin een voorkeurstracé wordt aangegeven.”</p>
C	<p>De geluidsdruk op de woningen langs de N224/A12-verbindingsweg komt op veel plaatsen boven de daarvoor geldende toegestane waarde uit. Dit wordt deels door stil asfalt tegengegaan. Op een deel van de nieuwe Parklaan, vanaf de Arnhemseweg tot de Buurtmeesterweg, wordt een 160 meter lang en 2 meter hoog scherm nodig geacht om binnen de wettelijke norm te blijven. Dit levert een ongewenste situatie op, waaronder omzetverlies bij het pannenkoekhuis. Daarom wordt in overweging gegeven de Parklaan en de rotonde verder in oostelijke richting op te schuiven.</p> <p>Wat helpt het om het scherm 10 m op te schuiven – dan valt het scherm veel beter te maskeren en te accepteren.</p>	<p>In het MER is een scherm genoemd als mogelijke maatregel. Of er daadwerkelijk sprake zal zijn van een scherm, en waar het exact zal komen te staan is afhankelijk van de nadere uitwerking van de plannen. Dit zal te zijner tijd worden vastgelegd in het bestemmingsplan voor de kazerneterreinen en/of het bestemmingsplan voor de infrastructuur.</p>
D	<p>Het roept ook de vraag op, of de “binnendoor-optie” niet te vroeg werd gekozen. ABEO betwijfelt of in de eerste trechteringsronde wel op voldoende relevante punten werd gelet. Het lijkt ABEO noodzakelijk om voor de buitenom-optie alsnog een quick-scan van variant 3 uit te voeren.</p>	<p>In de afweging van infrastructuur alternatieven in de Plan-Mer (2008) zijn verschillende ontsluitingsmogelijkheden onderzocht op hun verkeerskundige werking en milieueffecten. Daarnaast is gekeken naar onder andere kosten, procedurele belemmeringen en ruimtelijke effecten. Uit die afweging is alternatief A2 naar voren gekomen als voorkeursalternatief. Dit is vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur. Op basis van deze keuze zijn vervolgens twee uitgewerkte alternatieven ontwikkeld, beide op basis van ontsluiting volgens model A2. Deze twee uitgewerkte alternatieven worden beoordeeld in de aanvulling op het milieueffectrapport Ede-Oost en Spoorzone (Besluit-Mer). Het</p>

Nr.	Indiener zienswijze / datum ontvangst / samenvatting	Beoordeling
		voorkeursalternatief, zoals vastgesteld in Structuurvisie (2008), staat niet meer ter discussie. Een quick scan, zoals voorgesteld door ABEO is dus ook niet van toepassing.
5	J. Th. van Raaij Nieuwe Kazernelaan 49 A Ede	
A	Graag zou ik een helder overzicht van u ontvangen waarin duidelijk staat op welke projectdelen inspraakprocedures voor Ede-Oost mogelijk zijn.	De Mer Ede oost bestaat uit de Plan-Mer (2008) en de aanvulling op de Mer (Besluit-Mer, 2009). Beide vormen onderlegger voor elk bestemmingsplan dat voor het project Ede-oost wordt vastgesteld. Over een Mer kunnen zienswijzen worden ingediend op het moment dat deze in het kader van de Mer-procedure ter inzage ligt. De diverse deelprojecten van Ede-Oost worden op het niveau van bestemmingsplannen uitgewerkt. Zo ligt op het ogenblik het bestemmingsplan voor het Enka-terrein voor. Op termijn worden ook bestemmingsplannen voor onder andere de infrastructuur en de kazerneterreinen vervaardigd. Indien een voorontwerp van een bestemmingsplan ter inzage wordt gelegd, kan een inspraakreactie worden ingediend. Zodra het ontwerp van het bestemmingsplan ter inzage ligt, kan een zienswijze worden ingediend. Tegen een milieu-effectrapportage kan geen zelfstandig beroep worden ingesteld. Beroep tegen een milieu-effectrapportage kan alleen in het kader van een bestemmingsplanprocedure plaatsvinden.
B	Een belangrijke vraag uit mijn inspraakreactie op het MER is niet beantwoord. <i>(toevoeging gemeente: het gaat hier om de reactie op de Plan-Mer Ede-Oost en het voorontwerp van het Structuurplan Infrastructuur, 2008).</i> Het gaat hierbij om de fase van trechtering van de varianten, waarbij variant 3 op een slimme manier uit de varianten is gewerkt zodat deze niet meer in de eindbeoordeling mee kon doen. De opmerkelijkste omissie hierbij is, het niet vermelden dat bij de gemeentelijke voorkeursvariant (variant 4) de historische Sijsseltselaan door de nieuwe Parklaan wordt doorsneden waarbij ca. 80 beuken moeten sneuvelen, en er 4 magistrale beuken op het kazerneterrein moeten worden gekapt. Als mijn opmerkingen goed waren verwerkt in de trechteringstabellen, zou variant 4 veel slechter scoren.	Dit deel van de ontsluitingsweg zal pas bij de herinrichting van het kazerneterrein worden aangelegd. Planologische uitwerking van het gebied heeft nog niet plaats gevonden. Wel zijn bij de afweging van de tracévarianten ook de consequenties voor natuur en milieu aan de orde gesteld. Op pagina 90 van de Besluit-Mer wordt gewezen op doorsnijding van laanstructuren in het betreffende gebied. Dit is derhalve meegewogen in het Mer. Nader onderzoek zal plaats vinden bij de voorbereiding van het bestemmingsplan. Wel kan worden gesteld dat wordt nagestreefd het verlies van bomen zo beperkt mogelijk te houden door bij de kruising met de Sysseltselaan een "bakconstructie" toe te passen voor de ter plaatse verdiept te

Nr.	Indiener zienswijze / datum ontvangst / samenvatting	Beoordeling
		realiseren Parklaan. De gevolgen voor de langs de laan aanwezige 4 rijen bomen worden daarmee zo beperkt mogelijk gehouden. Zie ook hierna de beantwoording bij nr. 289 (verwijzing naar nummering Inspraaknota 2008).
C	Dhr. van Raaij vraagt zich af waarom bovenstaande feiten niet in het MER zijn vermeld en vraagt zich af of de gemeenteraad hiervan op de hoogte was. Hij constateert tevens dat de Commissie Mer, blijkens het toetsingsadvies, hiervan niet op de hoogte was en vraagt zich af of de Commissie Mer zijn inspraakreactie integraal ontvangen heeft.	Zie de beoordeling onder 5B. De Commissie Mer heeft indertijd een afschrift gekregen van alle over de Mer ingediende reacties. De Commissie heeft de punten die zij relevant achtte voor haar advies opgenomen. Zij behandelt niet per definitie alle zienswijzen.
D	De Commissie Mer noemt in haar toetsingsadvies de familie van Randwijk en de Gelderse Milieufederatie. De Commissie gaat er aan voorbij dat veel belangengroepen, het Gelders Landschap en tientallen insprekers voor een andere variant opteren.	De Commissie geeft een onafhankelijk advies. De gemeente kan de wijze waarop de Commissie haar advies formuleert en refereert aan inspraakreacties niet bepalen, noch verantwoorden. De gemeente heeft de Commissie alle zienswijzen toegezonden. De Commissie heeft de punten die zij relevant achtte voor haar advies opnemen. Zij behandelt niet per definitie alle zienswijzen.
E	Aanvullend onderzoek moet worden verricht ten aanzien van de varianten: - een quick scan van variant 3, om te beoordelen of deze geen betere oplossing biedt dan variant 4; - een grondige analyse van de verkeersproblematiek (opmerking Cie Mer); - een second opinion van de verkeersberekeningen.	Aangenomen wordt dat de verschillende parklaanvarianten worden bedoeld, zoals omschreven in het milieueffectrapport van februari 2008. De afweging van de parklaanvarianten en ontsluitingsalternatieven heeft geleid tot een voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief is vastgesteld in een structuurvisie. De commissie Mer geeft aan dat zij van oordeel is <i>“dat in het MER de essentiële informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige rol te geven bij de keuze tussen de ontsluitingsalternatieven. De benodigde informatie is dus aanwezig voor de besluitvorming over het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost, waarin een voorkeurstracé wordt aangegeven.”</i> De grondige analyse waaraan gerefereerd wordt vormt in de ogen van de Commissie geen essentiële tekortkoming. De doelstelling was immers niet om alle verkeersproblematiek binnen Ede op te lossen, maar om een goede ontsluiting voor Ede-Oost te creëren.

	<p>In de bijlage bij zijn zienswijze brengt dhr. Van Raaij een aantal zaken uit zijn reactie op de Plan-Mer (2008) aangaande de keuze van het voorkeursalternatief van de Structuurvisie nogmaals onder de aandacht. <i>opmerking gemeente: nummering verwijst naar samenvatting uit Inspraaknota bij Structuurvisie / Plan-Mer (september 2008).</i></p>	<p><i>Omwille van de volledigheid wordt hierna de beoordeling van deze punten conform de Inspraaknota (2 september 2008) beantwoord. De gemeente ziet geen aanleiding om de keuze van de voorkeursvariant te heroverwegen.</i></p>
287	<p>De opbouw van de scoringskaart is niet goed: geen eenduidige doelstellingen geformuleerd of weging aangegeven. Ook geen kwalificatie/zwaarte aan de uitgangspunten gegeven. De life cycle cost van de varianten is ook niet meegenomen.</p>	<p>Het Mer-onderzoek voldoet aan de hiervoor gestelde voorwaarde. De integrale afweging is op een zorgvuldige wijze door onafhankelijk adviesbureaus (Arcadis en DHV) uitgevoerd. Zowel de onderbouwing als de vertaling in effecten is op een correcte wijze uitgevoerd. De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar eindoordeel aangegeven dat het MER de essentiële informatie voor de besluitvorming over het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost bevat.</p> <p>In het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost zijn de investeringskosten geraamd en voor een vergelijking van de alternatieven is dit in deze fase voldoende.</p>
288	<p>MER deel B, blz 26/27 tabel 5.6: de plussen (var 4) en minnen (var 1) kloppen niet en MER deel B, blz. 26/27 tabel 5.6: twee maal dezelfde variabele.</p>	<p>Constatering is niet terecht. Er is een onderscheid gemaakt tussen het noordelijk en zuidelijk deel, omdat er een verschil is. Hiervoor is gekozen om het onderscheid inzichtelijk te maken.</p>
289	<p>De keuze voor de varianten is arbitrair; in afwijking van de richtlijnen van de commissie voor de m.e.r. De varianten zijn in een te vroeg stadium beoordeeld, alle varianten zouden op alle variabelen beoordeeld moeten worden. Er had moeten worden aangegeven welke milieuargumenten bij de trechtering een rol hebben gespeeld.</p>	<p>De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar eindoordeel aangegeven dat het Mer de essentiële informatie voor de besluitvorming over het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost bevat.</p> <p>Voor een nadere onderbouwing en toelichting omtrent de Parklaanvarianten het volgende (overgenomen van antwoord 34 uit de Inspraaknota d.d. 2 september 2008): De aanleg van de ontsluitingsweg Parklaan dient het primaire doel een adequate oplossing te vormen voor huidige en toekomstige verkeersafwikkelingsproblemen en voor de ontsluiting van de nieuwe woonwijk. Bij de opstelling van het Masterplan en het daarop volgende proces van trechtering van verkeersalternatieven is veel aandacht besteed aan de afweging van de vier Parklaanvarianten, te weten: 1. "buitenom-buitenom", 2. "binnendoor-buitenom", 3. "buitenom-binnendoor"</p>

		<p>en 4. “binnendoor-binnendoor”. Deze afweging heeft plaatsgevonden aan de hand van de criteria: natuur, landschap, cultuurhistorie, stedenbouw, verkeer en exploitatie. Bij de keuze voor de Parklaan “binnendoor” hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. stedenbouwkundig is het gewenst een “buffer” te creëren tussen de bestaande en de nieuwe wijken (hogere woonkwaliteit); 2. een Parklaan “buitenom” snijdt Ede (oud en nieuw) af van de Veluwe. De kwaliteit van de Veluwe komt niet ten goede aan de stad. Wanneer er een harde grens langs de woonwijken getrokken wordt, wordt de wijk van het landschap afgesneden en dat is niet waar voor deze nieuwe woonwijken op ingezet is. Een kwaliteit voor de nieuwe woonwijken is juist de natuur die in de enclaves wordt getrokken (verweving in plaats van scheiding). 3. een Parklaan “binnendoor” is goed inpasbaar, omdat deze gedeeltelijk verdiept kan worden aangelegd; 4. een Parklaan “buitenom” heeft een veel grotere aanslag op de ontwikkelingsruimte van de kazerneterreinen en het Enkaterrein, waardoor er veel minder gebouwd kan worden. 5. Verkeerskundig functioneert de Parklaan “binnendoor” veel beter. De Parklaan “buitenom” wordt minder gebruikt en heeft tevens minder oplossend vermogen met betrekking tot bestaande verkeersknelpunten, zoals op de Stationsweg/Klinkenbergerweg. <p>Het afwegingsproces is beschreven in het MER, deel B, H 5.6 (blz. 23). Verdere achtergrondinformatie over de trechteringsfase is te vinden in het MER, deel B, bijlage 4 (blz. 179).</p>
290	Niet alle effecten op de natuur zijn meegenomen, zoals de negatieve gevolgen van de gedeeltelijke verdiepte ligging van de Parklaan en het kappen van monumentale beuken tussen het kazerneterrein en de Nieuwe Kazernelaan.	Een belangrijke doelstelling bij alle Parklaanvarianten is het behoud van de Sysseltselaan. Daarom is bij de “binnendoor” varianten gekozen voor een verdiepte ligging. De waarde van de Sysseltselaan wordt dus erkend en vormt een belangrijk onderdeel voor de verdere planvorming.
291	De wegvlakken Edeseweg/Bennekomseweg en het stationsgebied hadden in de ochtendspits bekeken moeten worden. Het verkeersmodel heeft de avondspits gemodelleerd. Hoe vindt de vertaling plaats naar een etmaal en welke foutmarges	De ochtend – en avondspitsen zijn de drukste periodes van een dag. Daarom zijn de berekeningen uitgevoerd met intensiteiten tijdens de spitsperiode. Deze zijn maatgevend, eventuele

	worden daarbij gebruikt?	knelpunten zijn dan het best zichtbaar. Als een goede verkeersafwikkeling tijdens de spits gegarandeerd kan worden, dan zal dit ook gedurende de dag, als het over het algemeen minder druk is gegarandeerd kunnen worden. Tijdens de avondspits vinden er over het algemeen naast woon-werkverkeer meer ritten met een ander motief (sport, bezoek etc.) plaats. De avondspits is voor de modelberekeningen dan ook maatgevend. Bij de nadere detaillering van de kruispuntvormen zal zowel met de avond – als ochtendspits intensiteiten gerekend worden, omdat de richting van de maatgevende stromen in de ochtend en avondspits vaak omgekeerd is en daarom consequenties kan hebben voor bijvoorbeeld de benodigde opstelstroken bij een kruispunt. Het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost 1 ^e fase en het MER gaan echter nog niet in op dit detailniveau, zodat op dit moment met alleen de maatgevende spitsperiode kan worden volstaan.
292	Er is geen rekening gehouden met (verkeers-) ontwikkelingen in de regio.	Bij het verkeersmodel van Ede zijn ontwikkelingen in de regio, grenzend aan de gemeente Ede geïnventariseerd en meegenomen in het model. Daarnaast worden regionale en nationale verkeersmodellen als basis gebruikt voor het verkeersmodel in Ede. In deze modellen zijn ontwikkelingen ook buiten de regio verwerkt.
293	Een second opinion zou nodig zijn voor het verkrijgen van betrouwbare gegevens (beleid RWS).	De verkeersberekeningen zijn uitgevoerd met het verkeersmodel. Het Nieuwe Regionaal Model voor Oost-Nederland in beheer van Rijkswaterstaat is de basis van het Ede model. Het basisjaar van het verkeersmodel (2005) is getoetst aan de hand van werkelijke verkeersstromen (verkeerstellingen). Bij de ontwikkeling van het model zijn de resultaten van het model voorgelegd aan en goedgekeurd door de Provincie Gelderland en Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland.
294	Het ruimtebeslag voor de kruising met de A12 is niet in kaart gebracht. Is een tunnel op het gekozen tracé technisch wel mogelijk? Hiervoor is een Programma van eisen en een ontwerpschets nodig. Is de A2 wel toekomstvast? Een bouwfasering ontbreekt, net als ruimtebeslag voor werkterreinen, hinder van bouwverkeer, leefbaarheid omgeving, enz.	Het MER en het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost 1 ^e fase hebben voldoende detailniveau om de alternatieven te kunnen vergelijken. Uit onderzoek blijkt dat de A2 toekomstvast is. De resultaten zijn in de rapportage opgenomen. In de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur, het vervolg op het Structuurplan Infrastructuur, wordt het tracé van alternatief A2 beschreven en het ruimtebeslag in kaart gebracht. Vervolgens zal in daarop volgende stappen, o.a. bestemmingsplannen, een nadere detaillering plaatsvinden.

295	Is er een verkeersmodelberekening uitgevoerd en een analyse gemaakt voor de Hartogvarianten, en wat zijn daarvan de uitkomsten?	Hoofdstuk 7 van het MER, deel B, beschrijft de effecten verkeer en vervoer voor alle alternatieven, inclusief de zogenaamde Hartogvarianten. De scoretabel uit het MER (blz. 92) is op blz. 24 overgenomen in het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost 1 ^e fase.
296	Wat is de I/C verhouding tussen de nieuwe aansluiting op de Stadspoort en Oosterbeek?	In het MER, deel B op blz. 88 is een tabel opgenomen met I/C verhoudingen.
297	Zijn er plannen bij RWS om de congestie op de A12 tussen Ede en Grijsoord op te lossen door verbreding van de A12 van 2 naar 3 rijstroken?	Het verkeersmodel houdt voor het jaar 2020 rekening met een verbreding van de A12, tussen Ede en knooppunt Grijsoord.
298	Onder ruimtelijke kwaliteit wordt gesteld dat een oostelijke aansluiting op de A12 landschappelijk gezien een aanslag zou betekenen op de kwaliteit en de rust op het landschap van de Veluwe. Voordelen worden niet genoemd: <ul style="list-style-type: none"> • snel de stad uit kunnen zijn; • minder verkeer op de Bennekomseweg; • bij I2 meer flexibiliteit N-Z verbinding, ook voor hulpdiensten; • minder verkeersbelasting van de N224 en minder belasting van de natuur langs de N224; • behoud van landschap Hoekelum; • verminderen van 30% verkeer vanuit Ede Centrum en Oost naar poortwachter. 	De genoemde voordelen hebben betrekking op het aspect verkeer en niet op het aspect ruimtelijke kwaliteit. Deze verkeersaspecten zijn in de afweging meegenomen onder het aspect verkeer, een samenvatting staat in een tabel in het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost 1 ^e fase (blz. 24). H7 van het MER deel B beschrijft de effecten verkeer.
299	Vreemd dat I2 en I4 zo belastend zijn voor natuur en milieu: weg loopt langs spoor. Waarom is A2 niet belastend voor natuur?	De effecten “natuur en landschap” zijn voor de betreffende varianten uitgebreid beschreven in het MER, H9, blz. 107 t/m 130.
300	De problemen met RWS zijn niet genoemd (I2 en I4). Zijn die al opgelost?	Rijkswaterstaat heeft geen bezwaar tegen variant A2. RWS wordt bij de nadere uitwerking betrokken.
301	Er is onvoldoende aandacht voor de logistieke ontsluiting van het station: parkeren, fietsen, fietsroutes, enz. En is er rekening gehouden met een toekomstige uitbreiding naar vier sporen Utrecht – Arnhem?	De beschrijving van de logistieke ontsluiting van het station behoort niet tot het detailniveau van een MER of Structuurvisie. Bij een nadere detaillering van de plannen wordt het ontwerp van de gehele spoorzone uitgewerkt.
302	Niet duidelijk is welke gebouwen behouden moeten worden en welke eventueel dienen te verdwijnen. Er wordt niet ingegaan op de groen- en waterstructuur, de ontsluiting van woon- en werkgebieden en parkeernormen.	De beschrijving van de inrichtingsaspecten behoort niet tot het detailniveau van een MER of Structuurvisie. Bij een nadere detaillering van de plannen worden deze aspecten verder uitgewerkt.
303	Er is geen fasering realisatieperiode opgenomen en er is geen aandacht besteed aan de overlast tijdens de bouw, of aan het beperken hiervan.	Dit is in deze fase van het proces niet aan de orde. De uitwerking hiervan vindt plaats in het vervolproces. Omtrent het vervolproces het volgende (overgenomen van antwoord 24 van de Inspraaknota d.d. 2 september 2008):

		De gemeente Ede heeft gekozen voor een gefaseerde besluitvorming over Ede-Oost: eerst wordt de nieuwe ontsluitingsstructuur vastgelegd in een Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost en vervolgens wordt de gehele ontwikkeling vastgelegd op bestemmingsplanniveau.
304	<p>MER deel A, H4, opmerkingen t.a.v. tabel 4.7:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de onderbouwing van de geluidsscoren is niet te vinden; • bij verstoring van natuur is voor variant 4 de doorsnijding van de Sysseltselaan en bijkomende natuurverstoringen niet meegenomen. De nul zou een min moeten zijn; • archeologie is onterecht meegenomen (zie H13 deel B: leemten in kennis); • geen onderbouwing plussen en minnen bij fauna; • in de scoringskaart zijn alle punten even zwaar beoordeeld; niet realistisch. 	<ul style="list-style-type: none"> • De onderbouwende berekeningen voor de Parklaanvarianten maken geen deel uit van de MER. In paragraaf 4.1.3 en 5.7 is het selectie proces uiteengezet van de trechteringsfase. Na voorselectie zijn de overgebleven varianten betrokken bij de MER. • Een belangrijke doelstelling bij alle Parklaanvarianten is het behoud van de Sysseltselaan. Daarom is bij de “binnendoor” varianten gekozen voor een verdiepte ligging. De waarde van de Sysseltselaan wordt dus erkend en vormt een belangrijk onderdeel voor de verdere planvorming. • In de gevoeligheidsanalyse van het MER zijn de Parklaanvarianten in meer detail onderzocht en beschreven dan tijdens de trechteringsfase; dit geldt ook voor archeologie. • Het MER-onderzoek voldoet aan de hiervoor gestelde voorwaarde. De integrale afweging is op een zorgvuldige wijze door onafhankelijk adviesbureaus (Arcadis en DHV) uitgevoerd. Zowel de onderbouwing als de vertaling in effecten is op een correcte wijze uitgevoerd. De commissie voor de m.e.r. heeft in haar eindoordeel aangegeven dat het MER de essentiële informatie voor de besluitvorming over het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost bevat.
305	Bij verkeersanalyse MER deel B, bijlage 4: verschil minimale benutting is wel erg groot (40 %) tussen 1 en 3 versus 2 en 4: niet realistisch.	<p>De Parklaanvarianten zijn afgewogen aan de hand van zeven verschillende aspecten, te weten natuur, landschap, cultuurhistorie, archeologie, stedenbouw, verkeer en exploitatie. Deze afweging is samengevat in tabel 5.4, blz 24 van het MER, deel B.</p> <p>Bij verkeer is gekeken naar de benutting en probleemoplossend vermogen. De “binnendoorvarianten” (2 en 4) hebben een grotere verkeersaantrekkende werking, door de centrale ligging. Het noord-zuid verkeer in de “binnendoorvarianten” gebruikt de Parklaan. Bij de “buitenom varianten” (1 en 3) maakt veel verkeer nog steeds gebruik van de</p>

		Raadhuisstraat/Klinkenbergerweg, omdat de route Parklaan/N224 langer in tijd is. Zie ook hiervoor onder nr. 289.
306	Bij oplossend vermogen tabel 5.8 zijn de plussen en minnen van 1 en 4 verwisseld.	Tabel 5.8 geeft weer welke Parklaanvariant bij de beschreven alternatieven behoort.
307	In MER deel B wordt op blz. 44 verkeersveiligheid beschreven. Er wordt niet gekeken of er varianten zijn die minder slachtoffers geven.	Blz. 44 beschrijft het verschil tussen de huidige en autonome situatie. H7, deel B beschrijft de effecten verkeer en vervoer. Bij deze analyse is ook het aspect verkeersveiligheid meegenomen, de resultaten zijn beschreven in paragraaf 7.4.
308	Er is geen analyse gemaakt voor bereikbaarheid, barrièrewerking (nieuwe Parklaan) en oversteekbaarheid. Bij Parklaan 4 wordt een barrière opgeworpen tussen oud en nieuw Ede-Oost.	Hoofdstuk 7 van het MER, deel B beschrijft de effecten verkeer en vervoer. Het aspect bereikbaarheid is hierbij meegenomen, de volgende vier criteria hebben betrekking op het aspect bereikbaarheid: kwaliteit, verkeersafwikkeling, gemiddelde voertuigverliesuren, reistijd en bereikbaarheid hulpdiensten. Het aspect barrièrewerking wordt beoordeeld als onderdeel van de effecten ruimtegebruik, beschreven in MER deel A, blz. 42. De oversteekbaarheid is een belangrijk aspect dat bij de nadere uitwerking aandacht krijgt. Zie ook hiervoor onder nr. 289.