



NOTA VAN ZIENSWIJZEN

Bestemmingsplan Ede, Parklaan

GEANONIMISEERDE VERSIE

December 2015

Het ontwerp van het bestemmingsplan Ede, Parklaan heeft van donderdag 4 juni 2015 tot en met woensdag 15 juli 2015 ter inzage gelegen.

Gedurende deze periode zijn 28 zienswijzen over het bestemmingsplan ontvangen. De beantwoording op deze zienswijzen wordt samengevoegd. De indieners van de zienswijzen hebben tijdig hun zienswijzen ingediend en zijn daarmee ontvankelijk.

1. reclamant 1

Inhoud zienswijze

- a. Informatievoorziening beperkt zich alleen tot het traject Parklaan en niet tot de inherente gevolgen van de weg. Er zal immers sprake zijn van een rondweg van Ede.
- b. De verkeersintensiteit van de N224 zal aanzienlijk toenemen. Dit is ook bevestigd door een ambtenaar op de informatiebijeenkomst.
- c. Reclamant wil graag geïnformeerd worden welke milieueffecten onderzocht zijn met name die gevolgen hebben voor de bewoners aan langs de N224 en specifiek naar de effecten van CO₂, fijnstof en geluid.
- d. Reclamant verzoekt om deze onderzoeken toegankelijk te maken voor de burgers van Ede.
- e. Door werkzaamheden aan de A12 wordt er hard gereden op de N224. Reclamant verzoekt dan ook dat er vanaf de rotonde bij de Kazerneterreinen tot en met het einde van de woonwijk Kernhem maximaal 50 km/u mag worden gereden. Dit is namelijk beter voor het milieu en de voetgangers- en fietsoversteekplaats net voorbij het NIZO wordt hierdoor veiliger.
- f. Op een groot deel van het tracé tussen de rotonde bij de Kazerneterreinen tot en met het einde van de woonwijk Kernhem is al een snelheidsbeperking van 50 km/u. De reden dat 80 km/u zorgt voor een betere doorstroming is feitelijke flauwekul.
- g. Reclamant is bijzonder geïnteresseerd in de milieu-uitkomsten van de veranderende verkeersdynamiek op de N224 en op welke wijze de gemeente denkt de milieuproblematiek in de toekomst te kunnen gaan managen.

Gemeentelijke reactie

- a. De toevoeging van programma (wonen en werken) in Ede-oost brengt verkeersgeneratie met zich mee welke op een goede wijze ontsloten dient te worden. De aanleg van de Parklaan voorziet in een goede en directe ontsluiting naar de omliggende hoofdwegenstructuur (N224/A12/A30). Naast een goede ontsluiting van Ede-oost dient de Parklaan ook in ontlasting van enkele hoofdwegen binnen Ede zelf te voorzien. Een deel van het huidige verkeer door Ede zal verleid worden om de snellere route van de Parklaan te nemen. Dit verkeer is ook meegenomen in de verkeerscijfers die in het bestemmingsplan te vinden zijn. Op de meeste wegen die rond de Parklaan liggen zal het verkeer behoorlijk afnemen.
- b. De toename van verkeer op de N224 in oostelijke richting naar de A12 zal ook zonder aanleg van de Parklaan toenemen. Voor het westelijk deel van de N224 (gedeelte tussen Raadhuisstraat en de Parklaan) heeft de aanleg van de Parklaan meer invloed op de toename van verkeersintensiteiten. De toename van verkeer op dit gedeelte van de N224 is met name verkeer wat zijn route over de Parklaan volgt in plaats van over de Klinkenbergerweg. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid acht de gemeente dit ook wenselijker omdat de Parklaan en de N224 meer geschikt zijn om verkeer te verwerken dan de Klinkenbergerweg.

In onderstaande tabel zijn de verwachte verkeersintensiteiten weergegeven.

Wegvak	2014	2030 zonder Parklaan	2030 met Parklaan
N224 ten westen van de Parklaan	9.200	12.300	17.100
N224 ten oosten van de Parklaan	12.100	15.800	16.000

- c. Alle onderliggende onderzoeken hebben samen met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen en worden toegelicht in de toelichting bij het bestemmingsplan.

Geluid

De uitkomsten van het akoestisch onderzoek verkeerslawaai staan beschreven in rapport 'Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai Wet geluidhinder ten behoeve van Bestemmingsplan Parklaan, Ede' met kenmerk E14.017. Door de aanleg van de Parklaan zal de verkeersintensiteit op de N224 ten westen van de rotonde met de Nieuwe Kazernelaan naar verwachting toenemen. Dit betekent dat ook de geluidsbelasting van de woningen die langs de N224 liggen toeneemt. Onderzocht is welke mogelijkheden er zijn om deze toename middels geluidsmaatregelen weg te nemen. Op de N224 ligt in de huidige situatie al een wegdek met een behoorlijk geluidreducerend effect. Het toepassen van afscherming (geluidsschermen/-wallen) stuit op bezwaren van landschappelijke aard: er

zouden tientallen bomen moeten wijken om een dergelijke voorziening te kunnen realiseren. Daarom is voor de woningen binnen het onderzoeksgebied waar een significante toename van de geluidsbelasting optreedt een zogenaamde hogere waarde vastgesteld. Van deze woningen wordt tijdens de uitvoeringsfase de geluidsisolatie van de gevel onderzocht en indien nodig verbeterd op kosten van de gemeente.

Luchtkwaliteit

Uit de jaarlijkse monitoring volgt dat nu en in de toekomst langs alle gemeentelijke wegen en ook langs de N224 wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Aangezien de Parklaan in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is opgenomen als project dat 'in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit, hoeft geen afzonderlijke toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit plaats te vinden (zie artikel 5.16, derde lid, van de Wet milieubeheer). De luchtkwaliteit wordt immers gemeentebreed jaarlijks gemonitord.

- d. De relevante onderzoeken zijn, zoals gebruikelijk is bij een bestemmingsplan, voor iedereen digitaal beschikbaar gesteld via www.ruimtelijkeplannen.nl en op de gemeentelijke website. De exacte vindplaats is opgenomen in de bekendmaking van het bestemmingsplan in Ede Stad, de gemeentelijke website en de Staatscourant. Ook zijn de relevante onderzoeken in te zien bij de balie Bouwen, Wonen en Milieu van de gemeente. De betreffende onderzoeken zijn dan ook voor burgers van Ede al beschikbaar en toegankelijk gemaakt.
- e. Dit gedeelte van de N224 is in beheer en onderhoud (lees eigendom) van de provincie Gelderland. De provincie is in deze verantwoordelijk voor de inrichting van de weg. Wat in het algemeen opgemerkt kan worden is dat voor het verlagen van de maximum snelheid van 80 km/u naar 50 km/u de weg binnen de bebouwde kom getrokken dient te worden. De N224 heeft niet de kenmerken van een weg binnen de bebouwde kom, waardoor de maximum snelheid van 50 km/u ongelooftwaardig wordt.
- f. Een deel van de N224 is in beheer en onderhoud bij de gemeente Ede. Het betreft hier het stuk wat gelegen is binnen de bebouwde kom van Ede (grofweg tussen de A30 en Proosdijerveldweg). Op dit gedeelte gelden twee snelheidsregimes, namelijk 50 en 70 km/u. Gezien het feit dat deze weg binnen de bebouwde kom ligt (wat qua gebiedsomgeving ook geloofwaardig is) zijn deze snelheden vanuit het landelijke Duurzaam Veilig convenant ook toepasbaar. Een maximum snelheid van 80 km/u leidt niet automatisch tot een betere doorstroming dan een maximum snelheid 50 km/u. Een maximum snelheid van 80 km/u leidt wel tot een aantrekkelijkere route omdat dit normaliter de reistijd verkort.
- g. Reclamant heeft dit onderdeel van de zienswijze niet specifiek gemaakt en daarmee niet gemotiveerd. Reclamant geeft ook niet concreet aan welke milieuproblematiek wordt bedoeld. In zijn algemeenheid kan de gemeente wel opmerken dat de Parklaan juist wordt aangelegd om knelpunten in de toekomst te kunnen voorkomen. In die zin worden er geen milieuproblemen verwacht door de aanleg van de Parklaan. Wat de verschillende milieu-uitkomsten betreft, kan de gemeente in zijn algemeenheid aangeven dat in de toelichting op het bestemmingsplan een verantwoording heeft plaatsgevonden van de relevante (natuur-, milieu- en verkeers)onderzoeken die voor de Parklaan zijn verricht. Voor zover het noodzakelijk is dat maatregelen moeten worden genomen, blijkt dit uit de conclusies van het betreffende onderzoek. Zie hiervoor de verschillende onderzoeken die voor de Parklaan zijn uitgevoerd. Voor een aantal thema's is gebleken dat er maatregelen moeten worden genomen, bijvoorbeeld op het gebied van natuurcompensatie. Nu deze maatregelen ook daadwerkelijk genomen worden, vindt de gemeente dat het bestemmingsplan op alle onderdelen uitvoerbaar is.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2. reclamant 2

Inhoud zienswijze

- a. Het is reclamant duidelijk geworden dat het pannenkoekenhuis De Langenberg de aansluiting op de rotonde van de provinciale weg N224 gaat kwijtraken.
- b. Bij een brief van 22 juni 2008 heeft de voormalige eigenaar van het pannenkoekenhuis al een zienswijze ingediend over de afsluiting van de N224 (registratienummer ONT 2008 14348) De inzichten hierin en het omzetverloop van het pannenkoekenhuis zijn sindsdien

niet gewijzigd. Een goede bereikbaarheid van het pannenkoekenhuis is van essentieel belang voor het voortbestaan van het pannenkoekenhuis.

- c. Reclamant verzoekt nogmaals of het mogelijk is een afrit op de rotonde te realiseren die het mogelijk maakt om rechtstreeks op de hoek Arnhemseweg/Nieuwe Kazernelaan uit te komen.
- d. Reclamant merkt op dat het van cruciaal belang is dat de bewegwijzering naar De Langenberg voldoende aangepast gaat worden aan de nieuwe verkeerssituatie.

Gemeentelijke reactie

- a. Het realiseren van een directe aansluiting van de Arnhemseweg op het kruispunt N224/Parklaan is niet mogelijk. Om een vijfde aansluitingsweg (poot) op het kruispunt gerealiseerd te zien is de instemming van de wegbeheerder van de N224 (provincie Gelderland) benodigd. De provincie stemt niet in met een vijfde poot. Dit komt omdat de provincie zoveel mogelijk eenduidige kruispuntoplossingen wil. Een rotonde met een vijfde poot leidt tot een bijzondere kruispuntvorm, hogere kans op onduidelijkheid bij de weggebruiker en daarmee mogelijk negatief van invloed op de doorstroming en verkeersveiligheid. De Arnhemseweg wordt door de provincie ook niet als een belangrijke ontsluitingsweg gezien, waarvoor een uitzondering in het verkeersbeleid van de provincie gemaakt moet worden door toepassing van een bijzondere kruispuntvorm. Daarnaast is een vijfde poot bij een kruispunt met verkeerslichten niet wenselijk vanuit het oogpunt van de doorstroming. In het huidige plan voor de Parklaan wordt de Arnhemseweg via de Nieuwe Kazernelaan aangesloten op de Parklaan. Deze aansluiting ligt circa 150 meter ten zuiden van de huidige aansluiting van de Arnhemseweg. Om het verkeer vanaf de N224 toch een verkorte route naar de Arnhemseweg te geven wordt ter hoogte van de zuidelijke uitrit van het pannenkoekenhuis een doorsteek/afslag gemaakt naar de Nieuwe Kazernelaan. Deze mogelijkheid was al opgenomen in het bestemmingsplan als ruimtereservering, maar de toezegging wordt gedaan dat deze afslag daadwerkelijk zal worden aangelegd bij realisatie van dit deel van de Parklaan.
- b. Via de doorsteek van de Parklaan op de Nieuwe Kazernelaan komt het verkeer direct uit bij de zuidelijke inrit van het pannenkoekenhuis en is een goede bereikbaarheid gewaarborgd.
- c. Zie de antwoorden bij 2a en 2b.
- d. In de huidige situatie wordt pannenkoekenhuis De Langenberg (zowel vanuit het westen als vanuit het oosten) reeds verwezen vanaf de N224. Binnen het gemeentelijk beleid is de verwijzing van het pannenkoekenhuis vanaf de Parklaan ook mogelijk.

Conclusie

Naar aanleiding van deze zienswijze wordt besloten om bij de realisatie van de nieuwe rotonde bij de kruising Arnhemseweg en de Parklaan gelijk een afslag te realiseren vanaf de Parklaan naar de Nieuwe Kazernelaan. Deze afslag stond al als reservering in de verbeelding van het bestemmingsplan en deze hoeft dus niet te worden aangepast. Voor het overige is er geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3. reclamant 3

Inhoud zienswijze

- a. Reclamant merkt op dat het teleurstellend is dat er in het nieuwe plan voor de Parklaan nagenoeg geen wijzigingen zijn ten opzichte van het oude plan. Voor de situatie op de locatie Nieuwe Kazernelaan 43 en omgeving is er niets veranderd. De geluidswal blijkt maar voor een deel voor de Nieuwe Kazernelaan te gelden.
- b. De bewoners van de Nieuwe Kazernelaan tot en met nummer 47 worden geconfronteerd met veel geluidsoverlast, fijnstof en autodampen. De gemeente doet hier niets aan. Er komt driemaal zoveel autoverkeer over de Parklaan dan wat er nu over de Nieuwe Kazernelaan rijdt. Als er geen maatregelen worden genomen, worden de bewoners geconfronteerd met veel geluidsoverlast, fijnstof en autodampen. De huizen aan de Nieuwe Kazernelaan dateren uit 1960 en zijn niet geïsoleerd.
- c. Reclamant verzoekt of de gemeente wil heroverwegen om op de locatie waar de Parklaan over het voormalige sportveld van de Elias Beeckman kazerne een geluidswal kan aanbrengen. Ook een verdieping van de Parklaan op deze locatie is een optie. De wal vanuit de Nieuwe Kazernelaan naar het voormalig sportveld kan blijven bestaan.

- d. Reclamant meent dat de aanleg van de Parklaan tussen de Kazerneterreinen en het Sysseitsebos is een betere optie, omdat deze weg dan zou lopen naast de nog te bouwen woningen die beter geïsoleerd zijn. De geluidsoverlast voor de Nieuwe Kazernelaan is dan veel minder.

Gemeentelijke reactie

- a. Het klopt dat het nieuwe plan voor de Parklaan nagenoeg hetzelfde plan is dat eerder in procedure is gebracht. Er is voor de gemeente ook geen aanleiding geweest om het plan substantieel aan te passen, behalve ter hoogte van de locatie van het Theehuis (Edeseweg) en de aansluiting van de Parklaan bij de N224. Op deze twee onderdelen is de gemeente van mening geweest dat er zo minimaal mogelijk ruimtebeslag mocht zijn op het naastgelegen Natura-2000 gebied, De Veluwe.

- b. Geluid

De geluidsbelasting van alle woningen langs het tracé van de Parklaan is onderzocht. De uitkomsten van het akoestisch onderzoek verkeerslawaaï staan beschreven in rapport 'Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Wet geluidhinder ten behoeve van Bestemmingsplan Parklaan, Ede' met kenmerk E14.017. Dit onderzoek heeft samen met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Voor de geluidsbelasting van woningen vanwege een nieuw aan te leggen weg geldt een wettelijke voorkeurswaarde. Omdat uit het onderzoek blijkt dat, zonder maatregelen, niet bij alle woningen kan worden voldaan aan de wettelijke voorkeurswaarde, zijn geluidsmaatregelen opgenomen in het plan. Het betreft het toepassen van geluidreducerend asfalt op de Parklaan. Op de locaties waar ondanks deze maatregel nog steeds een overschrijding van de voorkeurswaarde optreedt, worden waar mogelijk geluidswallen aangelegd. Ter hoogte van de woningen aan de Nieuwe Kazernelaan 1-47 volstaat het toepassen van stil asfalt om aan de wettelijke voorkeurswaarde te voldoen.

Luchtkwaliteit

Uit de jaarlijkse monitoring volgt dat nu en in de toekomst langs alle gemeentelijke wegen en ook langs de N224 wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Aangezien de Parklaan in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is opgenomen als project dat 'in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit, hoeft geen afzonderlijke toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit plaats te vinden (zie artikel 5.16, derde lid, van de Wet milieubeheer). De luchtkwaliteit wordt immers gemeentebreed jaarlijks gemonitord.

- c. Om de bewoners toch extra tegemoet te komen is een extra geluidswal met een hoogte van 1 meter langs de Parklaan opgenomen in het definitieve plan op de locatie van het voormalige sportveld.
- d. Met een voorstel tot een alternatief tracé komt reclamant terug op principebesluiten die eerder door de gemeenteraad genomen zijn met betrekking tot de Parklaan en het gekozen tracé. Omdat het keuzeproces in het verleden, volgens het college van B&W, zorgvuldig heeft plaats gevonden, ziet het college geen aanleiding om een alternatieve ligging van de Parklaan te overwegen.

Conclusie

Deze zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan, namelijk het opnemen van een geluidswal langs de Parklaan, ter hoogte van de Nieuwe Kazernelaan 1-47. Voor de exacte wijzigingen wordt verwezen naar de Nota van wijzigingen die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd. Voor het overige is er geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

4. reclamant 4

Inhoud zienswijze

- a. Een deel van de Parklaan loopt langs de A12 via de Hoekelumse Eng en sluit aan op de Bennekomseweg. Reclamant vindt het jammer dat voor deze variant is gekozen, omdat het zorgt voor meer asfalt en verstedelijking in een groene en landelijke omgeving.
- b. Reclamant meent dat de geluidsoverlast voor de inwoners in Bennekom zal toenemen.

- c. Langs een aantal delen van de Parklaan wordt een geluidswal gerealiseerd. Reclamant ziet graag dat de geluidswal vanaf het viaduct over de Edeseweg ter hoogte van Bennekom in zijn geheel wordt doorgetrokken tot aan het viaduct aan de Bovenbuurtweg.
- d. De A12 is nu niet zichtbaar vanwege de bomen die ervoor staan. Reclamant verzoekt dat dit beeld behouden blijft, ook voor de wandelaars.
- e. Reclamant denkt dat het mogelijk is om de Parklaan achterlangs de Hoekelumse Eng aan te leggen en door het bos te laten lopen en daar bij de Zandlaan aan te laten sluiten.

Gemeentelijke reactie

- a. De gemeente kan zich voorstellen dat reclamant persoonlijk geen voorstander is van deze variant van de Parklaan. Omdat het keuzeprocess in het verleden zorgvuldig heeft plaats gevonden, ziet de gemeente geen aanleiding om een alternatieve ligging van de Parklaan te overwegen. Overigens wordt wat de gevolgen van het plan betreft, verwezen naar de Milieu Effect Rapportage 2015 waarin de milieueffecten in beeld zijn gebracht.
- b. De geluidsbelasting van alle woningen langs het tracé van de Parklaan is onderzocht. De uitkomsten van het akoestisch onderzoek verkeerslawaaai staan beschreven in rapport 'Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai Wet geluidhinder ten behoeve van Bestemmingsplan Parklaan, Ede' met kenmerk E14.017. Uit het onderzoek blijkt dat de invloed van de Parklaan ter plaatse van de Breukereng wijk ruimschoots aan de wettelijke voorkeurswaarde voldoet. Verder is de invloed van de A12 op de geluidsniveaus in de omgeving verreweg maatgevend. Niets wijst er op dat de Parklaan een merkbare toename van de geluidsniveaus ter plaatse van de Breukereng wijk zal veroorzaken.
- c. De gemeente komt op dit onderdeel tegemoet aan de reclamant. In het definitieve plan is de geluidswal langs de Parklaan ter hoogte van de Hoekelumse Brinkweg doorgetrokken. Het "gat" dat in het oorspronkelijke ontwerp was meegenomen wordt opgevuld met een geluidswal met een hoogte van 2 meter.
- d. Door het doortrekken van de geluidswal met groene beplanting zal zowel de Parklaan als de A12 uit het zicht worden genomen vanaf de Hoekelumse Brinkweg.
- e. Met een voorstel tot een alternatief tracé komt reclamant terug op principebesluiten die eerder door de gemeenteraad genomen zijn met betrekking tot de Parklaan en het gekozen tracé. Omdat het keuzeprocess in het verleden, ziet de gemeente geen aanleiding om een alternatieve ligging van de Parklaan te overwegen.

Conclusie

Deze zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan, namelijk het doortrekken van de geluidswal langs de Parklaan ter hoogte van de Hoekelumse Brinkweg. Voor de exacte wijzigingen wordt verwezen naar de Nota van wijzigingen die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd. Voor het overige is er geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

5. reclamant 5

Inhoud zienswijze

- a. Reclamanten vinden het jammer dat de informatievoorziening zich alleen beperkt tot het beoogde traject van de Parklaan. De verwachting is dat de Parklaan een rondweg van Ede zal zijn, met de Dr. Willem Dreeslaan als linkse as en de Parklaan als rechtse as en het resterende gedeelte als sluitstuk.
- b. De verkeersintensiteit op de N224 zal aanzienlijk toenemen. Dit komt doordat de Parklaan de snelste verbinding wordt tussen het oostelijk deel van Ede/Bennekom naar Otterlo en ook van de Kazerneterreinen naar Bellestein. De aanleg van de A30 heeft juist geleid tot een verlaging van de verkeersintensiteit op de N224, maar dat wordt nu teruggedraaid.
- c. Reclamant wil graag weten welke milieueffecten onderzocht zijn voor de bewoners die langs de N224 wonen. Er moet specifiek onderzoek worden gedaan naar CO₂, fijnstof en geluid.
- d. Door de werkzaamheden aan de A12 is het veel drukker op de N224 en wordt er hard gereden. Reclamant ziet graag dat de maximum snelheid wordt gesteld op 50 km/u. Dit is beter voor het milieu en ook veiliger voor de verkeersdeelnemers.
- e. Er wordt gezegd dat de doorstroming beter is bij 80 km/u, maar reclamanten menen dat dit flauwekul is.

Gemeentelijke reactie

- a. De toevoeging van programma (wonen en werken) in Ede-Oost brengt verkeersgeneratie met zich mee welke op een goede wijze ontsloten dient te worden. De aanleg van de Parklaan voorziet in een goede en directe ontsluiting naar de omliggende hoofdwegenstructuur (N224/A12/A30). Naast een goede ontsluiting van Ede-oost dient de Parklaan ook in ontlasting van enkele hoofdwegen binnen Ede zelf te voorzien. Een deel van het huidige verkeer door Ede zal verleid worden om de snellere route van de Parklaan te nemen. Dit verkeer is ook meegenomen in de verkeerscijfers die in het bestemmingsplan te vinden zijn. Op de meeste wegen die rond de Parklaan liggen zal het verkeer behoorlijk afnemen.
- b. De toename van verkeer op de N224 in oostelijke richting naar de A12 zal ook zonder de aanleg van de Parklaan toenemen. Voor het westelijk deel van de N224 (gedeelte tussen Raadhuisstraat en de Parklaan) heeft de aanleg van de Parklaan meer invloed op de toename van verkeersintensiteiten. De toename van verkeer op dit gedeelte van de N224 is met name het verkeer dat over de Parklaan gaat in plaats van over de Klinkenbergerweg. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid acht de gemeente dit ook wenselijker omdat de Parklaan en de N224 meer geschikt zijn om verkeer te verwerken dan de Klinkenbergerweg. In onderstaande tabel zijn de verwachte verkeersintensiteiten weergegeven.

Wegvak	2014	2030 zonder Parklaan	2030 met Parklaan
N224 ten westen van de Parklaan	9.200	12.300	17.100
N224 ten oosten van de Parklaan	12.100	15.800	16.000

- c. Alle onderliggende onderzoeken hebben samen met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen en worden toegelicht in de toelichting bij het bestemmingsplan.

Geluid

De uitkomsten van het akoestisch onderzoek verkeerslawaai staan beschreven in rapport 'Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai Wet geluidhinder ten behoeve van Bestemmingsplan Parklaan, Ede' met kenmerk E14.017. Door de aanleg van de Parklaan zal de verkeersintensiteit op de N224 ten westen van de rotonde met de Nieuwe Kazernelaan naar verwachting toenemen. Dit betekent dat ook de geluidsbelasting van de woningen die langs de N224 liggen toeneemt. Onderzocht is welke mogelijkheden er zijn om deze toename middels geluidsmaatregelen weg te nemen. Op de N224 ligt in de huidige situatie al een wegdek met een behoorlijk geluidreducerend effect. Het toepassen van afscherming (geluidsschermen/-wallen) stuit op overwegende bezwaren van landschappelijke aard: er zouden tientallen bomen moeten wijken om een dergelijke voorziening te kunnen realiseren. Daarom is voor de woningen binnen het onderzoeksgebied waar een significante toename van de geluidsbelasting optreedt een zogenaamde hogere waarde vastgesteld. Van deze woningen wordt tijdens de uitvoeringsfase de geluidsisolatie van de gevel onderzocht en indien nodig verbeterd op kosten van de gemeente.

Luchtkwaliteit

Uit de jaarlijkse monitoring volgt dat nu en in de toekomst langs alle gemeentelijke wegen en ook langs de N224 wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Aangezien de Parklaan in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is opgenomen als project dat 'in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit, hoeft geen afzonderlijke toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit plaats te vinden (zie artikel 5.16, derde lid, van de Wet milieubeheer). De luchtkwaliteit wordt immers gemeentebreed jaarlijks gemonitord.

- d. Dit gedeelte van de N224 is in beheer en onderhoud (lees eigendom) van de provincie Gelderland. De provincie is in deze verantwoordelijk voor de inrichting van de weg. Wat in het algemeen opgemerkt kan worden is dat voor het verlagen van de maximum snelheid van 80 km/u naar 50 km/u de weg binnen de bebouwde kom getrokken dient te worden. De N224 heeft niet de kenmerken van een weg binnen de bebouwde kom, waardoor de maximum snelheid van 50 km/u ongeloofwaardig wordt en ook niet handhaafbaar.
- e. Een maximum snelheid van 80 km/u leidt niet automatisch tot een betere doorstroming dan een maximum snelheid 50 km/u. Een maximum snelheid van 80 km/u leidt wel tot een aantrekkelijker route omdat deze normaliter de reistijd verkort.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6. reclamant 6

Inhoud zienswijze

- a. Ten zuiden van het A12 viaduct op de Edeseweg is geen middenberm voor overstekende fietsers, dit vindt reclamant gevaarlijk. Is er wel rekening gehouden met de verbreding van het viaduct i.v.m. de verbreding van de A12?
- b. De oversteek wordt ook veel gebruikt door ruiters die van het ruiterspad langs de A12 gebruik maken. Reclamant verzoekt om een aanpassing van de oversteek om de situatie daar veiliger te maken.

Gemeentelijke reactie

- a. Aan de oostzijde van de Edeseweg wordt in ieder geval tot aan de Boerhavelaan voorzien in een breed (4,5 meter) tweerichtingen fietspad. Dit is onder andere mogelijk omdat bij de verbreding van de A12 rekening wordt gehouden met de toekomstige Parklaan. Op de Edeseweg worden straks op diverse locaties goede fietsoversteekvoorzieningen met middenberm gemaakt;
 - ten noorden van de A12, ter hoogte van de ontsluiting van de kaasboerderij. Voordeel van deze oversteek is de zeer brede middenberm die geschikt is voor grotere groepen en/of bijzondere fietsvormen om gelijktijdig in twee fases te kunnen oversteken;
 - ten zuiden van de A12, ter hoogte van de ontsluiting van het Barones van Wassenaarpark. Ook bij deze oversteek kan in twee stappen overgestoken worden.
- b. In de huidige situatie is ruimte aanwezig om de oversteek van de Oost Breukelderweg naar de Hoekelumse Brinkweg in 2 stappen te doen. Om deze oversteeklocatie meer zichtbaar te maken wordt een middengeleider gerealiseerd.

Conclusie

Naar aanleiding van deze zienswijze wordt besloten om bij de realisatie van de Parklaan de oversteek voor fietsers en ruiters net ten zuiden van het viaduct Edeseweg te voorzien van een zogenaamde middengeleider. Hiervoor hoeft het bestemmingsplan zelf niet te worden aangepast. Voor de exacte wijzigingen wordt verwezen naar de Nota van wijzigingen die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd.

7. reclamant 7

Inhoud zienswijze

- a. Reclamant mist de voorzieningen voor landbouwhuisdieren en paarden. Deze dieren kunnen de Dr. Willem Dreeslaan en de Mansholtlaan niet meer goed oversteken. Daarom wenst reclamant een ecodeuct tussen het Bennekomse en Wageningse platteland.

Gemeentelijke reactie

- a. Binnen dit project Parklaan blijft bij de Poortwachter (op-/afritten A12, Parklaan en Dr. Willem Dreeslaan) de verbinding van de Maanderdijk naar het fietspad langs de Dr. Willem Dreeslaan voor fietsers in stand. Verdere oversteekvoorzieningen op het meer zuidelijke deel van de provinciale weg Dr. Willem Dreeslaan vallen buiten het plan- en invloedsgebied van de Parklaan.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8. reclamant 8

Inhoud zienswijze

- a. De verschillen tussen het nieuwe verkeersmodel en het verkeersmodel uit 2012, welke ten behoeve van het vorige bestemmingsplan is gebruikt, zijn opmerkelijk. Zo wordt de Arnhemseweg niet meer belast, de Buurtmeesterweg onverantwoord belast en wordt de Klinkenbergerweg tussen de Arnhemseweg en de Eikenlaan 300% zwaarder belast.

Reclamant vraagt zich af of de beide verkeersmodellen wel plausibel zijn en wil hierover een reactie.

- b. In het verkeersmodel wordt uitgegaan van 80km/u op de Edeseweg. De afstand tussen de kruispunten aldaar is maar 400 meter, waardoor het onmogelijk is om deze snelheid te kunnen behalen. Reclamant denkt dat deze snelheid gebruikt is om de vierbaans Parklaan te onderbouwen en wil graag dat het verkeersmodel wordt gedraaid met 60km/u op de Edeseweg.
- c. Het fietspad aan de zuidzijde van het noordelijk deel van de Parklaan is dubbelop, omdat de Nieuwe Kazernelaan al afgewaardeerd wordt en gebruikt gaat worden als fietspad. Het laten vervallen van dit fietspad is kostenbesparend en er ontstaat ruimte om de Parklaan meer richting de Kazerneterreinen te schuiven.
- d. In het ontwerp staat nu een gelijkvloerse oversteek voor mensen die via de Sysseletselaan naar de Sysselet willen wandelen. Dit lijkt reclamant onveilig en stelt voor om de Parklaan ter plaatse half verdiepen om zodoende een voetgangersbrug te kunnen realiseren. Reclamant wil weten waarom dit niet mee is genomen in het ontwerp.
- e. Reclamant merkt op dat het eigen adres niet is meegenomen in het akoestisch onderzoek. Reclamant wil weten waarom de woning niet is meegenomen in het onderzoek en ontvangt graag een berekening van het geluidsniveau op de gevel van de woning en eventuele maatregelen die nodig zijn om aan het wettelijke geluidsniveau te voldoen.
- f. Reclamant is van mening dat de aanleg van de Parklaan in het noorden op basis van de verkeerscijfers noodzakelijk is en geeft aan dat het van belang is om omwonenden bij het uitwerken van het plan te betrekken voor draagvlak.

Gemeentelijke reactie

- a. Een vergelijking tussen het oude en nieuwe verkeersmodel is wat de gemeente betreft minder zinvol. Ten behoeve van een zorgvuldige afweging is juist gekozen voor een nieuw verkeersmodel. Dit nieuwe verkeersmodel heeft ook ten grondslag gelegen aan de onderzoeken die ten behoeve van het bestemmingsplan zijn opgesteld. Het oude verkeersmodel was gebaseerd op een scenario wat minder waarschijnlijk werd. Inmiddels zijn er nieuwe landelijke scenario's beschikbaar gekomen. Dit is meegenomen in het nieuwe verkeersmodel. Verder is het verkeersmodel verbeterd door nieuwe inzichten, meetgegevens en onderzoeksmateriaal. Dit leidt tot allerhande wijzigingen in de input en tot mogelijk gewijzigde intensiteituitkomsten. Dit vertaalt zich ook door in de tabel met IC-waarden, die terug te vinden is in het rapport over Nut en Noodzaak van de Parklaan. Dit rapport is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd en terug te vinden in de toelichting. De conclusie is in ieder geval in beide onderzoeken gelijk gebleven; de nut en noodzaak van de realisatie van de Parklaan is wederom bevestigd.
Reclamant heeft overigens het afgelopen jaar persoonlijk uitgebreid inzicht kunnen krijgen in het verkeersmodel en de voor het model gehanteerde uitgangspunten. De gemeente is dan ook van mening dat voldoende inzicht is gegeven in de validiteit van het verkeersmodel.
- b. De Edeseweg blijft buiten de bebouwde kom en is een gebiedsontsluitingsweg waardoor er volgens de landelijke richtlijnen een maximum snelheid van 80 km/u geldt. Dit gedeelte binnen de bebouwde kom leggen acht niet alleen de gemeente maar ook de handhaving (politie) niet geloofwaardig. Er is namelijk vrijwel geen aanliggende bebouwing waardoor het niet de uitstraling heeft van een bebouwde kom. Daarnaast leidt mede het behoud van de maximum snelheid van 80 km/u tot een aantrekkelijke/snelle route van de A12 naar Ede-Oost zodat de routes via Zandlaan/Tooroplaan ontlast worden. Daarnaast is de afstand tussen het nieuwe kruispunt op de Hoekelumse Eng en de Zandlaan ruim 600 meter. Voor een optimale afwikkeling van verkeer op de Parklaan worden de diverse verkeersregelininstallaties (verkeerslichten) met elkaar gekoppeld waardoor een goede doorstroming van het verkeer mogelijk wordt gemaakt. De gemeente ziet om deze redenen geen aanleiding om een variant van het verkeersmodel te maken met een andere maximum snelheid op dit deel van de Parklaan.
- c. Tussen de ontsluiting van de Elias Beeckman en Maurits-Zuid acht de gemeente een tweerichtingen-fietspad aan de oostzijde van de Parklaan noodzakelijk om de fietsroute compleet te maken van de Simon Stevin, via de Elias Beeckman, Maurits-Zuid, ENKA en vervolgens naar het Horapark (en vice versa). Alhoewel de gemeente veilige fietsoversteken realiseert op de Parklaan wordt een tweezijdig fietspad wenselijk geacht om

zo een optimaal fietsnetwerk te kunnen realiseren. Het doortrekken van het gehele fietspad aan de oostzijde voorkomt dubbele oversteken over de Parklaan van/naar de diverse Kazerneterreinen. Het eventueel niet realiseren van het oostelijke fietspad langs de Parklaan leidt niet tot een verschuiving van de Parklaan. De uitgifte van bouwgrond op de Kazerneterreinen houdt qua geluidseisen rekeningen met de as van de weg waar het autoverkeer rijdt. De ligging van het fietspad staat hier los van.

- d. In het proces tot het realiseren van het Functioneel ontwerp in 2010 en 2011 bleek bij de eerste investeringsraming dat het toenmalige ontwerp fors hoger was dan het beschikbare budget. Er moest op het ontwerp bezuinigd worden en daarom is in die fase de verdiepte ligging van de Parklaan op de Simon Stevinkazerne los gelaten. Overigens is het hierdoor mogelijk om veel bomen te sparen, ook langs de Sysseletselaan. Een ongelijkvloerse oversteek voor langzaam verkeer ter hoogte van de Sysseletselaan acht de gemeente niet noodzakelijk. Door toepassing van een middenberm wordt een verkeersveilige oversteek in twee fasen gerealiseerd en is het geen probleem voor voetgangers en fietsers om hier de Parklaan over te steken. Toepassen van een verdiepte ligging hier is kostbaar en tast daarnaast de bomenrij langs de Sysseletselaan aan.
- e. De woning van reclamant is wel degelijk meegenomen in het akoestisch onderzoek. De geluidsbelasting van de woning Nieuwe Kazernelaan 49A vanwege de Parklaan staat vermeld in bijlage 1.2, pagina 62 van het rapport 'Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Wet geluidhinder ten behoeve van Bestemmingsplan Parklaan, Ede' met kenmerk E14.017. De geluidsbelasting van de woning in de eindsituatie inclusief maatregelen (geluidreducerend asfalt op de Parklaan en een geluidswal van 2 meter hoog langs delen van de Parklaan) voldoet ruimschoots aan de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder.
- f. De gemeente is het eens met reclamant dat het van belang is om omwonenden te betrekken bij uitwerking van het plan. Op het moment dat de huidige functionele ontwerpen uitgewerkt worden in een definitief ontwerp, zullen de omwonenden hiervoor worden uitgenodigd.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

9. reclamant 9

Inhoud zienswijze

- a. Reclamant is eigenaar van drie gasdrukmeet- en regelstations in het plangebied. De gronden waarop deze stations zijn gevestigd hebben de bestemming 'verkeer'. Reclamant zoekt de gemeente om de stations aanvullend de functieaanduiding 'nutsvoorziening' te geven. Zo is de aanwezigheid van de stations beter zichtbaar voor derden en kunnen de veiligheidsafstanden beter in acht worden genomen.

Gemeentelijke reactie

- a. De eerste locatie betreft een vrijstaand gebouw ter hoogte van de Nieuwe Kazernelaan 77. Dit station staat midden in het tracé van de toekomstig aan te leggen Parklaan; deze zal dan ook verplaatst moeten worden. Hiervoor zal de gemeente de daarvoor bestemde procedure volgen en in overleg treden met Liander. Er zal dan ook geen functieaanduiding worden opgenomen voor dit station.
De tweede en derde locatie liggen aan de Horalaan ter hoogte van huisnummer 1. De stations staan in het groen, aan de rand van de bestemming "Verkeer". In de plannen voor de Parklaan is hier een voetpad voorzien, die geen belemmeringen oplevert voor de gasdrukmeet- en regelstations.
Volgens de gemeentelijke wijze van bestemmen wordt aan een nutsvoorziening een bestemming Bedrijf-Nutsvoorziening gegeven als de nutsvoorziening groter is dan 15m² en hoger dan 3 meter. Ook wordt een eigen bestemming gegeven als het een eigen kadastraal perceel heeft. In dit geval voldoen de stations niet aan een van de voorwaarden. Daarnaast vindt de gemeente het niet wenselijk om een functieaanduiding op te nemen, omdat binnen de bestemming Verkeer nutsvoorzieningen al mogelijk worden gemaakt. Het voegt in die zin niet veel toe. Daarnaast zijn de stations goed zichtbaar vanaf de openbare weg.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

10. reclamant 10

Inhoud zienswijze

- a. Reclamant valt op dat de MER-criteria er niet beter op zijn geworden en vraagt zich af of de indieners van een zienswijze bericht krijgen als er t.a.v. de PAS een negatieve uitkomst volgt.
- b. Reclamant begrijpt niet waarom de Edeseweg vierbaans moet worden en vindt de fietstunnel aldaar overbodig. De Edeseweg heeft maar een paar kleine aanpassingen nodig en er hoeven geen bomen gekapt te worden en het theehuisje kan blijven staan.
- c. Reclamant heeft zelf een berekening gemaakt van de verkeersbewegingen en kan niet verklaren waar de 15.000 voertuigen op de Edeseweg vandaan komen.
- d. Reclamant heeft een aantal suggesties om uit te voeren in plaats van de Parklaan;
 - 1) een kruispunt Bennekomseweg-Enkalaan-Reehorsterweg zonder verdubbeling van de Bennekomseweg met verkeerslichten,
 - 2) de Berkenlaan doortrekken tot het eerste kruispunt op de Kazerneterreinen,
 - 3) een rotonde ter plaatse van de bocht Nieuwe Kazernelaan-Eikenlaan,
 - 4) vanaf daar de weg niet parallel aan de Nieuwe Kazernelaan laten lopen, maar achter de Elias Beeckman kazerne door richting de noordzijde van de Nieuwe Klinkenberg.
- e. Reclamant geeft op tekening nog een aantal alternatieven voor o.a. het kruispunt bij de Edeseweg, de Poortwachter, de ontsluiting rondom het station en de rotonde bij de N224.

Gemeentelijke reactie

- a. Reclamant heeft dit onderdeel van de zienswijze onvoldoende specifiek gemaakt en is onvoldoende gemotiveerd. Het is niet duidelijk wat wordt bedoeld met "de MER-criteria". In zijn algemeenheid kan worden geantwoord dat voor de Parklaan een aanvulling is gedaan op het MER uit 2008. Deze wijze van aanvullen is gebruikelijk en kan ook de rechterlijke toets doorstaan. De commissie voor de m.e.r. heeft geoordeeld dat de benodigde milieu-informatie aanwezig is om een besluit te kunnen nemen over het bestemmingsplan. Voor een m.e.r.-procedure is dit ook voldoende. Wat de PAS betreft, inmiddels is op 1 juli 2015 de PAS in werking getreden. De Parklaan is in het PAS genoemd als prioritair project: dit betekent dat er ruimte is gereserveerd om de planontwikkeling mogelijk te maken. Er zijn op dit onderdeel dan ook geen belemmeringen te verwachten.
- b. Het nut en noodzaak om de Edeseweg te verbreden van twee naar vier rijstroken is aangetoond door de studie van RHDHV (rapport Nut en noodzaak Parklaan januari 2015) die als bijlage bij het (ontwerp)bestemmingsplan Parklaan is gevoegd. Een samenvatting van deze rapportage is weergegeven in hoofdstuk 1.2.2. van de plantoelichting. In de studie Nut en Noodzaak Parklaan wordt aan de hand van de IC-waarden aangetoond dat de Parklaan met 2x1 rijstrook te weinig capaciteit aan het toekomstige verkeer biedt.
- c. Om inzicht te verkrijgen in de toekomstige verkeersintensiteiten maakt de gemeente gebruik van een verkeersmodel. Een verantwoording van dit verkeersmodel is gegeven in het rapport Modelberekeningen ten behoeven van milieuberekeningen Parklaan, Royal HaskoningDHV februari 2015 dat bij het (ontwerp)bestemmingsplan is gevoegd. De toename van verkeer zit niet alleen in feit dat er een fors programma van wonen en werken wordt toegevoegd, maar ook speelt de wijziging van de routekeuze van het verkeer een rol. Verkeer wat niet meer door Ede rijdt, maar via de Parklaan van en naar de A12 zal rijden.
- d.
 - 1) Het kruispunt Enkalaan – Bennekomseweg wordt ook voorzien van verkeerslichten en zal de maximum snelheid van 50 km/u gaan gelden. De Reehorsterweg wordt afgesloten om de aansluiting van de fietsstraat naar de aanliggende woningen van de Bennekomseweg mogelijk te maken. De ligging van de Enkalaan ligt al vast en bevat niet alleen verkeerstechnische argumentatie. Ook de stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing speelt hierin een rol. Daarnaast lijkt de afslagbeweging vanuit het noorden naar ENKA te scherp en daarmee te krap vormgegeven.
 - 2) Een toegang naar de Kazerneterreinen via de bestaande Berkenlaan is niet wenselijk. Naast het ontbreken van de logische comfortabele routing van de Parklaan laat deze route vanuit oogpunt van de leefbaarheid voor de woningen aan de Berkenlaan zelf het ook niet toe.
 - 3) Het verkeer over de Nieuwe Kazernelaan afwikkelen in plaats van over een nieuw aan te

leggen parallel gelegen Parklaan is vanuit leefbaarheids oogpunt niet wenselijk. Aan de Nieuwe Kazernelaan zijn diverse woningen gelegen die rechtstreeks aansluiten op de Nieuwe Kazernelaan. Door de aanleg van de Parklaan over het te ontwikkelen gebied van de Kazerneterreinen wordt een goede leefbaarheidsituatie voor de aanwonenden gegarandeerd.

4) Voor wat betreft de ligging van de Parklaan is een zorgvuldige besluitproces voorafgegaan. Diverse varianten zijn beoordeeld waarbij de variant van een Parklaan parallel gelegen aan de Nieuwe Kazernelaan op velerlei aspecten de voorkeur geniet. Op basis van deze keuze is ook de wereld buiten de Parklaan ingericht. De voorgestelde route heeft consequenties voor de ontwikkeling van de Kazerneterreinen welke al in een ver gevorderd stadium zijn.

- e. Reclamant doet een aantal voorstellen voor alternatieve tracés. Hiermee komt reclamant terug op principebesluiten die eerder door de gemeenteraad genomen zijn met betrekking tot de Parklaan en het gekozen tracé. Omdat het keuzeprocess in het verleden zorgvuldig heeft plaats gevonden, ziet de gemeente geen aanleiding om een alternatieve ligging van de Parklaan te overwegen.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

11. reclamant 11

Inhoud zienswijze

- a. Er komt een extra rijbaan op het kruispunt Emmalaan-Klinkenbergerweg voor het verkeer vanaf de Emmalaan richting Bennekom. Deze baan komt voor de woning van reclamant, waardoor het uitzicht verandert van groen naar weg.
- b. De extra rijbaan brengt meer overlast met zich mee, zoals vervuiling en geluidsoverlast.
- c. Een groter kruispunt en het toenemende verkeer op de Bennekomseweg, betekent ook meer drukte bij reclamant voor de woning.
- d. Door de Parklaan en vergroten van het kruispunt zal reclamant schade krijgen. Door drukte en geluidsoverlast zal de woning minder goed verkoopbaar zijn en de waarde dalen.
- e. Reclamant is tegenstander van een fietstunnel onder de Emmalaan door, want deze zal geluidsoverlast geven en leiden tot verloedering van de omgeving.

Gemeentelijke reactie

- a. De uitbreiding van de Emmalaan met een opstelstrook van 40 meter lengte is helaas noodzakelijk om het verkeer op het kruispunt in de toekomst te kunnen afwikkelen en ook ter voorkoming van lange wachtrijen voertuigen op de Emmalaan (en daarmee ook voor entreezijde van de woning van de reclamant). Het uitzicht zal daardoor inderdaad mogelijk veranderen. Bij het maken van het definitief ontwerp van de Parklaan zal bij alle weggedelen ook overleg gevoerd worden met omwonenden, ook over de inrichting van de groenzones langs de Parklaan.
- b. De effecten van de aanleg van de Parklaan (waaronder de benodigde aanpassingen aan de kruising Emmalaan/Klinkenbergerweg/Bennekomseweg) op de geluidsbelasting van omliggende woningen staan beschreven in het rapport 'Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai Wet geluidhinder ten behoeve van Bestemmingsplan Parklaan, Ede' met kenmerk E14.017. Uit het onderzoek blijkt inderdaad dat door de aanpassingen aan de Emmalaan en de groei van de verkeersintensiteit de geluidsbelasting ter plaatse van de woning Bennekomseweg 16 significant toeneemt. De toename van het verkeer hier komt vooral door de herontwikkeling van het ENKA-terrein en de Kazerneterreinen. Omdat geluidsmaatregelen zoals het toepassen van geluidreducerend asfalt of het plaatsen van geluidsschermen op deze locatie niet mogelijk zijn, is een hogere waarde voor de woning vastgesteld. Dit betekent dat later bij de realisatie van de Parklaan de gevelisolatie van de woning onderzocht zal worden. Mocht blijken dat het binnenniveau in de woning niet aan de wettelijke norm voldoet, dan krijgt de eigenaar isolatiemaatregelen aangeboden op kosten van de gemeente.
De vervuiling (kwaliteit van de buitenlucht) blijft ook in de toekomstige situatie voldoen aan de wettelijke normen. Uit de jaarlijkse monitoring volgt dat nu en in de toekomst langs alle

gemeentelijke wegen en ook langs de N224 wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀).

- c. De ontwikkeling woon- en werkvoorzieningen in Ede oost zorgt voor een toename van verkeer in Ede. Zonder de aanleg van de Parklaan zal de intensiteit op de Emmalaan en met name de Tooroplaan flink toenemen. De realisatie van de Parklaan zorgt juist voor een minder grote toename van het verkeer op de Emmalaan en de Tooroplaan. De toename van het verkeer leidt tot de noodzaak van uitbreiding van het aantal rijstroken op de Emmalaan. Een overzicht van de intensiteiten is weergegeven in onderstaande tabel.

Wegvak (t.h.v.)	2014	2030 met VP zonder Parklaan	2030 met VP met Parklaan
Emmalaan (hoogte Oude Bennekomseweg)	9.600	15.200	14.600
Tooroplaan (hoogte Bovenbuurtweg)	10.400	14.700	10.700

- d. Wellicht bedoelt reclamant dat sprake zou kunnen zijn van planschade. Planschade is een financiële schade die een persoon of bedrijf lijdt als gevolg van een planologische maatregel. Zo'n maatregel is in de meeste gevallen een wijziging van het bestemmingsplan. U komt mogelijk in aanmerking voor een tegemoetkoming van planschade als uw eigendom in waarde is gedaald door een planologische maatregel of dat uw inkomen is gedaald als gevolg van een planologische maatregel. De vergoeding van planschade is wettelijk geregeld in de Wet ruimtelijke ordening. De gemeente Ede heeft regels over de manier waarop een verzoek om planschade wordt behandeld. U komt in aanmerking voor de tegemoetkoming van planschade onder de volgende voorwaarden:
- U hebt schade geleden aan uw eigendom (u bent eigenaar geen huurder);
 - De schade houdt rechtstreeks verband met de planologische maatregel;
 - U vraagt de (onderbouwde) tegemoetkoming aan binnen vijf jaar nadat de betreffende planologische maatregel onherroepelijk van kracht is geworden;
 - De schade behoort redelijkerwijs niet of niet geheel voor uw rekening te komen.
- U dient het verzoek voor een tegemoetkoming van planschade schriftelijk in bij de gemeente. De gemeente Ede neemt het verzoek feitelijk in behandeling nadat u de legeskosten heeft voldaan. Bij een positieve uitkomst van uw verzoek krijgt u de legeskosten terug.
- e. Momenteel wordt door de gemeente onderzocht of het realiseren van een fietstunnel bij onder de Emmalaan mogelijk en wenselijk is. De fietstunnel maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

12. reclamant 12

Mede namens:

Familie Aubert, Zandlaan 4, 6717 LP Ede

Familie Bakker, Zandlaan 6, 6717 LP Ede

Familie Beune, Zandlaan 7, 6717 LP Ede

Inhoud zienswijze

- a. Reclamant voorziet versterking van het gebruik van de Zandlaan voor doorgaand verkeer en een onveilige situatie door hoge verkeerssnelheid en agressief rijgedrag.
- b. Reclamant voorziet tevens toename van geluidsoverlast, stank en fijnstof, welke momenteel al problematisch zijn.
- c. Met de komst van de Parklaan zou de Zandlaan geen doorgaande route meer moeten zijn en dienen er verkeersbeperkende maatregelen getroffen te worden. Zo kan de snelheid verlaagd worden naar 30km/u en kunnen er flitspalen geplaatst worden om hoge snelheid en agressief rijgedrag te voorkomen.

- d. Het is niet duidelijk wat de invloed is van het afsluiten de Reehorsterweg, Bovenbuurtweg en Kerkweg op de Zandlaan. Dit moet inzichtelijk worden gemaakt.
- e. De rotonde bij de Zandlaan wordt vervangen door verkeerslichten. De stoppende en optrekkende voertuigen brengen extra uitstoot van fijnstof met zich mee. Ook wordt het woongenot aangetast door stankoverlast. Een analyse van huidige en kwantitatief onderbouwde prognose van fijnstof- en geurbelasting ontbreekt. Reclamant wil deze analyse ontvangen om de effecten goed te kunnen beoordelen.
- f. Een ander effect van de verkeerslichten is een hogere geluidbelasting, wat slecht is voor de gezondheid. De gepresenteerde geluidcontouren zijn niet correct, want de verhoogde geluidsintensiteit ten gevolge van het niet toepassen van geluidwerend asfalt bij de verkeerslichten en het effect van de stop- en optrekmomenten zijn niet meegenomen.
- g. Reclamant pleit voor een ondertunneling van de Parklaan bij het kruispunt Zandlaan. Indien dit gemotiveerd wordt afgewezen pleit reclamant voor behoud van de rotonde.
- h. Reclamant pleit voor maatregelen die voertuigbestuurders dwingt tot geleidelijk optrekken en afremmen door de snelheid op de Parklaan ten zuiden van de kruising te verlagen tot 60km/u en handhavingsvoorzieningen te treffen zoals flitspalen om agressief rijgedrag te voorkomen.
- i. Reclamant pleit voor geluiddempende voorzieningen langs de Parklaan op plekken waar de voertuigen optrekken en stoppen om meer geluidsoverlast te voorkomen.
- j. Reclamant heeft ernstige afwijkingen van de gehanteerde verkeersintensiteiten geconstateerd tussen de huidige en eerder gepresenteerde plannen. Hierdoor zijn verkeerde plankeuzen gemaakt op basis van onjuiste getallen. Reclamant wil daarom een onafhankelijke analyse van de huidige en eerder gepresenteerde verkeersintensiteiten.
- k. Reclamant is voorstander van ondertunneling van de Parklaan. Doel is het doorgaande verkeer richting de A12 niet te hinderen in snelheid en tegelijk een veilige fietsoversteek te realiseren met minimale aantasting van het landschap. Reclamant heeft geen steekhoudende argumenten tegen de ondertunneling gehoord en is door het projectteam als verkeerskundig meest gunstige variant beoordeeld. De ondertunneling in combinatie met twee rijstroken biedt optimale benutting van het LARGAS effect. Ook is de belasting op het woonmilieu minimaal en de groene uitstraling van de omgeving kan verbeterd worden. Een onveilige, vrouwonvriendelijke fietstunnel is niet nodig.
- l. Reclamant pleit voor een evaluatie van de ondertunneling waarin de volgende elementen worden meegenomen; 1) woongenot voor omliggende bewoners door verbetering/handhaving van de aansluiting op het Horabos en de Veluwe, 2) verkeersdoorstroming en LARGAS, 3) (fiets)veiligheid, fijnstof- en geluidsbelasting als gevolg van verminderde optrek- en stopmomenten.
- m. De motivatie voor een tweebaans Parklaantracé was dat er geen tot weinig negatieve effecten op Natura2000 zouden zijn. In werkelijkheid heeft de Parklaan enorme impact qua externe werking op Natura2000 en cultuurhistorisch erfgoed, Landgoed Hoekelum.
- n. In de Natuurtoets staat dat er bomen van 20 tot 30 jaar oud in het bos staan, reclamant denkt dat de bomen wel 80 jaar oud zijn. Volgens de Natuurtoets wordt er geen bos opgeofferd waar de Zwarte Specht en de Wespandief nestelen, maar feit is dat deze soorten nu wel maar straks ook niet meer willen nestelen door toegenomen geluidsbelasting. Reclamant voorziet onherstelbare schade aan het Horabos en Hoekelum.
- o. De verkeerscijfers konden toen en nu niet verklaren waarom de Edeseweg vierbaans moet worden. Reclamant pleit voor handhaving van de huidige tweebaansweg.
- p. Het bosperceel in de hoek van de Edeseweg zal drastisch en onherstelbaar worden aangetast en zal het contact met het GNN verliezen. Reclamant pleit voor handhaving van de huidige situatie.

Gemeentelijke reactie

- a. De aanleg van de Parklaan zorgt voor een goede en adequate ontsluiting van Ede-Oost en levert ook een verbetering/bijdrage aan de bestaande en toekomstige verkeersproblematiek in Ede. Dit geldt ook voor de Zandlaan/Frans Halslaan. Er zal een verschuiving van verkeer plaatsvinden. Het doorgaande verkeer vanaf de A12 naar de Bennekomseweg en verder zal naar verwachting via de gaan Parklaan rijden in plaats van over de Zandlaan. De Kenniscampus zal na realisatie van de Parklaan hoofdzakelijk vanaf de Parklaan aangereden worden. Per saldo zal de hoeveelheid verkeersintensiteit op de Zandlaan ter hoogte van de woningen van reclamanten zelf niet fors toenemen. In onderstaande tabel

staan de resultaten vanuit het verkeersmodel Ede-Wageningen voor de verschillende situaties weergegeven. Verderop op de Zandlaan is het effect van de aanleg van de Parklaan groter. Dit is grotendeels te verklaren doordat ook een deel van het bestemmingsverkeer rond de Zandlaan in de toekomst gebruik zal maken van de Parklaan. Er is geen verband tussen de aanleg van de Parklaan en de ontwikkeling van een hogere rijsnelheid en meer agressief rijgedrag.

Wegvak (t.h.v.)	2014	2030 met VP zonder Parklaan	2030 met VP met Parklaan
Zandaan (Diedenweg)	6.200	8.600	7.000
Zandlaan (Bovenbuurtweg)	6.800	9.600	6.300

- b. De effecten van de aanleg van de Parklaan (waaronder de benodigde aanpassingen aan de kruising Zandlaan/Bennekomseweg/Horalaan) op de geluidsbelasting van omliggende woningen staan beschreven in het rapport 'Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai Wet geluidhinder ten behoeve van Bestemmingsplan Parklaan, Ede' met kenmerk E14.017. Daarbij is de huidige verkeersintensiteit (2014) vergeleken met de toekomstige verkeersintensiteit na aanleg van de Parklaan. Uit het onderzoek blijkt door de aanleg van de Parklaan geen significante toename van de geluidsbelasting optreedt ter plaatse van de woningen aan de Zandlaan. Dit komt doordat de aanleg van de Parklaan de groei van het verkeer op de Zandlaan afvlakt. Zou de Parklaan niet worden gerealiseerd, dan neemt de verkeerintensiteit op de Zandlaan (en daarmee de geluidsbelasting van de aanliggende woningen) in de toekomst sneller toe. De geluidsbelasting vanaf de Bennekomseweg/Edeseweg blijft gelijk door het waar mogelijk toepassen van geluidreducerend asfalt en het verlagen van de rijsnelheid ten noorden van de kruising met de Zandlaan.
- c. De Zandlaan is binnen het gemeentelijke verkeer- en vervoersbeleid gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 50 km/u. De Zandlaan behoudt ook na aanleg van de Parklaan een belangrijke ontsluitende functie voor de Kenniscampus en omgeving. Daarnaast is de Zandlaan een buslijnroute en een route voor nood- en hulpdiensten. Op een weg met een dergelijke functie en verkeersintensiteit is inrichting als een 30km-zone niet gewenst, maar is het juist van belang om doorstroming te waarborgen en met het oog op de verkeersveiligheid de langzame van snelle verkeersdeelnemers fysiek van elkaar te scheiden. Het plaatsen van cameratoezicht op snelheid (zgn. flitspalen) is een bevoegdheid en verantwoordelijkheid van het Openbaar Ministerie. Het Openbaar Ministerie heeft daar bepaalde criteria (o.a. minimum percentage overtreders en minimaal aantal ongevallen in een de afgelopen drie jaren).
- d. In de berekeningen van het verkeersmodel is rekening gehouden met de toekomstige wijzigingen in de infrastructuur (dus naast realisatie Parklaan ook bijv. de afsluiting van de Reehorsterweg etc.) De aanleg van de Parklaan en de afsluiting van de Parklaan leidt niet tot een onacceptabele groei van verkeer op de gebiedsontsluitingsweg Zandlaan (zie Tabel bij het antwoord 12a)
- e. De vervuiling (kwaliteit van de buitenlucht) blijft ook in de toekomstige situatie voldoen aan de wettelijke normen. Uit de jaarlijkse monitoring volgt dat nu en in de toekomst langs alle gemeentelijke wegen en ook langs de N224 wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). In de berekeningen voor deze monitoring wordt ook de invloed van stoppende en optrekkende voertuigen meegenomen. Aangezien de Parklaan in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is opgenomen als project dat 'in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit, hoeft geen afzonderlijke toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit plaats te vinden (zie artikel 5.16, derde lid, van de Wet milieubeheer). De luchtkwaliteit wordt immers gemeentebreed jaarlijks gemonitord.
- f. In de geluidsberekeningen is conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 rekening gehouden met toeslagen voor optrekkende voertuigen ter plaatse van kruisingen. Daarnaast is in de berekeningen rekening gehouden met het niet aanleggen van geluidsreducerend asfalt bij de kruisingen.
- g. De capaciteit van de huidige enkelstrooksrotonde is niet voldoende in de toekomst. Het verkeer op de Bennekomseweg en de Edeseweg zal namelijk in de toekomst aanzienlijk toenemen door de herontwikkeling van het ENKA-terrein en de Kazerneterreinen en door de aanleg van de extra verbinding naar de A12. Bij de voorgestelde kruispuntmaatregel

(verkeerslichten met 2x2 rijstroken rechtdoor) is de doorstroming wel gewaarborgd. De uitvoering van een tunnel ter hoogte van e huidige rotonde is veel duurder en past qua maatregel niet binnen het beschikbare budget.

- h. De Edeseweg blijft buiten de bebouwde kom en is een gebiedsontsluitingsweg waardoor er volgens de landelijke richtlijnen een maximum snelheid van 80 km/u geldt. De gemeente sluit aan bij deze landelijke richtlijnen, zodat voor automobilisten steeds duidelijk is bij welk wegtype welke snelheid geldt. Dit gedeelte van de Parklaan binnen de bebouwde kom leggen acht niet alleen de gemeente maar ook de handhaving (politie) niet geloofwaardig, er is vrijwel geen aanliggende bebouwing waardoor het niet de uitstraling heeft van een bebouwde kom. Daarnaast leidt mede het behoud van de maximum snelheid van 80 km/u tot een aantrekkelijke/snelle route van de A12 naar Ede-Oost zodat de routes via Zandlaan/Tooroplaan ontlast worden. Voor een optimale afwikkeling van verkeer op de Parklaan worden de diverse verkeersregelinstanties (verkeerslichten) met elkaar gekoppeld. Zoals bij antwoord 12c is vermeld is het plaatsen van flitspalen een bevoegdheid van het Openbaar Ministerie.
- i. Uit het akoestisch onderzoek blijkt door de aanleg van de Parklaan geen significante toename van de geluidsbelasting optreedt ter plaatse van de woningen aan de Zandlaan. Naast het toepassen van geluidreducerend asfalt worden daarom geen verdere geluidsmaatregelen getroffen.
- j. Een vergelijking tussen het oude en nieuwe verkeersmodel is wat de gemeente betreft minder zinvol. Ten behoeve van een zorgvuldige afweging is juist gekozen voor een nieuw verkeersmodel. Dit nieuwe verkeersmodel heeft ook ten grondslag gelegen aan de onderzoeken die ten behoeve van het bestemmingsplan zijn opgesteld. Het oude verkeersmodel was gebaseerd op een scenario wat minder waarschijnlijk werd. Inmiddels zijn er nieuwe landelijke scenario's beschikbaar gekomen. Dit is meegenomen in het nieuwe verkeersmodel. Verder is het verkeersmodel verbeterd door nieuwe inzichten, meetgegevens en onderzoeksmateriaal. Dit leidt tot allerhande wijzigingen in de input en tot mogelijk gewijzigde intensiteituitkomsten. Dit vertaalt zich ook door in de tabel met IC-waarden, die terug te vinden is in het rapport over Nut en Noodzaak van de Parklaan. Dit rapport is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd en terug te vinden in de toelichting. Zie hierover verder het antwoord bij 12o. Overigens merkt de gemeente op dat een onafhankelijk onderzoek naar het nieuwe verkeersmodel in het voorjaar van 2015 is aangeboden aan de Werkgroep Parklaan Anders. Van deze mogelijkheid is door de werkgroep geen gebruik gemaakt. Voor de gemeente is zo'n onderzoek niet nodig; het verkeersmodel is opgesteld door een gerenommeerd bureau en alle uitgangspunten die zijn gehanteerd zijn te verifiëren.
- k. Een ondertunneling van de rotonde Zandlaan wordt als een goede en verkeersveilige kruispuntmaatregel gezien. Echter zoals bij antwoord 12g vermeld is, deze variant om financiële redenen niet haalbaar. Daarnaast wordt de fietstunnel bij het landgoed Hoekelum op een zo goed mogelijke sociaal veilige manier ontworpen. Hierbij is aandacht voor de aspecten; doorzicht, kleurstelling, verlichtingsniveau, schuine wanden, optimaal daglichttoetreding, etc.
- l. Zoals bij antwoord 12g is deze variant om financiële redenen niet haalbaar. In het ontwerp van de Parklaan blijft de aansluiting van de Horalaan behouden. Bij de realisatie van verkeerslichten op dit kruispunt worden, zoals bij antwoord 12h gemeld is, de verkeerslichten met elkaar gekoppeld voor een optimale afwikkeling van het verkeer.
- m. Het tracé van de toekomstige Parklaan loopt weliswaar op een aantal plaatsen dicht langs de grens van het Natura 2000-gebied, maar er vindt geen direct ruimtebeslag plaats. Ook vindt er geen nieuwe doorsnijding van het Natura 2000-gebied plaats. In de passende beoordeling 2015 die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd, zijn de effecten beschreven en is ook beoordeeld welke mogelijke indirecte effecten er kunnen zijn op de Veluwe. Uit dit onderzoek is gebleken dat er geen sprake is van significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Veluwe.
- n. De gemeente Ede gaat af op de expertise van Natuurbalans. Het Horabos en (het bos van) Hoekelum worden niet direct aangetast door ruimtebeslag. Uit de Passende beoordeling volgt bovendien niet dat er onherstelbare schade aan de bossen en het landgoed ontstaat door indirecte effecten zoals stikstofdepositie.
- o. Uit studie van Royal Haskoning DHV blijkt dat bij een volledige ontwikkeling van de Veluwse Poort het noodzakelijk is om de Edeseweg te verbreden van twee naar vier

rijstroken. Het behouden van de twee huidige rijstroken is niet voldoende om het verkeer te kunnen afwikkelen. De studie van Royal Haskoning DHV is verwoord in de rapportage *Nut en noodzaak Parklaan – Onderbouwing bestemmingsplan Parklaan* van januari 2015 is als bijlage in het (ontwerp)bestemmingsplan opgenomen. In hoofdstuk 1.2.2. wordt nader ingegaan op de noodzaak van vier rijstroken op de Edeseweg.

- p. Het klopt dat voor de realisatie van de Parklaan een strook van het bosperceel langs de Edeseweg zal worden gebruikt. Het gaat echter om een smalle strook van ongeveer 8 meter naast het huidige fietspad langs de Edeseweg. Deze strook zal gebruikt worden voor de realisatie en groene inpassing van het nieuwe tweerichtingen fietspad.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

13. reclamant 13

Inhoud zienswijze

- a. Als de geluidsnormen bij reclamant worden overschreden, worden geluidmaatregelen getroffen. Dit betreft echter alleen het waarneembare geluid als alle ramen en deuren gesloten zijn en niet voor buiten op het terras.
- b. U ontnemt hiermee reclamant een stuk woonplezier en zal waardevermindering van de woning tot gevolg hebben.
- c. Het rijgedrag van veel verkeersdeelnemers brengt ook extra geluidsoverlast met zich mee. Een flitspaal zou een verkeersremmende werking hebben.

Gemeentelijke reactie

- a. Naar aanleiding van de zienswijze is nogmaals goed gekeken naar mogelijkheden voor extra geluidsmaatregelen en is besloten het gedeelte van de Klinkenbergerweg tussen de aansluiting met de Parklaan en de kruising met de Emmalaan ook in geluidreducerend asfalt uit te voeren. Hiermee wordt de eerder berekende geluidstoename bij een deel van de appartementen van de Oranjestaete weggenomen. De hogere waarden bij deze appartementen vanwege de Klinkenbergerweg komen te vervallen. Wel blijft een geluidstoename vanwege de aanpassing aan de Emmalaan bestaan bij enkele appartementen van de Oranjestaete. Voor deze appartementen zal de geluidsisolatie onderzocht worden. Volgens de Wet geluidhinder worden bij de beoordeling geen buitenruimtes zoals balkons betrokken. Hieraan worden dan ook geen maatregelen getroffen.
- b. Wellicht bedoelt reclamant dat sprake zou kunnen zijn van planschade. Planschade is een financiële schade die een persoon of bedrijf lijdt als gevolg van een planologische maatregel. Zo'n maatregel is in de meeste gevallen een wijziging van het bestemmingsplan. U komt mogelijk in aanmerking voor een tegemoetkoming van planschade als uw eigendom in waarde is gedaald door een planologische maatregel of dat uw inkomen is gedaald als gevolg van een planologische maatregel. De vergoeding van planschade is wettelijk geregeld in de Wet ruimtelijke ordening. De gemeente Ede heeft regels over de manier waarop een verzoek om planschade wordt behandeld. U komt in aanmerking voor de tegemoetkoming van planschade onder de volgende voorwaarden:
 - U hebt schade geleden aan uw eigendom (u bent eigenaar geen huurder);
 - De schade houdt rechtstreeks verband met de planologische maatregel;
 - U vraagt de (onderbouwde) tegemoetkoming aan binnen vijf jaar nadat de betreffende planologische maatregel onherroepelijk van kracht is geworden;
 - De schade behoort redelijkerwijs niet of niet geheel voor uw rekening te komen.U dient het verzoek voor een tegemoetkoming van planschade schriftelijk in bij de gemeente. De gemeente Ede neemt het verzoek feitelijk in behandeling nadat u de legeskosten heeft voldaan. Bij een positieve uitkomst van uw verzoek krijgt u de legeskosten terug.
- c. Het plaatsen van cameratoezicht op snelheid (zogenaamde flitspalen) is een bevoegdheid en verantwoordelijkheid van het Openbaar Ministerie. Het Openbaar Ministerie heeft daar bepaalde criteria (o.a. minimum percentage overtreders en minimaal aantal ongevallen in een de afgelopen drie jaren) voor vastgesteld waarvoor dit gedeelte van de Parklaan niet in aanmerking komt. De gemeente heeft wel de mogelijkheid om te werken aan de

bewustwording van de automobilisten door het plaatsen een snelheidsindicator. Deze geeft de gereden snelheid weer van het verkeer en speelt daarbij in op het bewustzijn van de automobilist over zijn rijsnelheid. Naar aanleiding van deze zienswijze wordt de Klinkenbergerweg (ten zuiden van de Albertstunnel) opgenomen in het plaatsingsschema van de snelheidsindicator. Deze indicator rouleert door Ede om te voorkomen dat automobilisten gewend raken aan de indicator.

Conclusie

Deze zienswijze heeft geleid tot het besluit om geluidsreducerend asfalt toe te passen op de Klinkenbergerweg, ter hoogte van kruising Emmalaan. De zienswijze leidt daarmee tot een aanpassing van het besluit hogere waarden, waar voor 18 woningen geen hogere waarden hoeven te worden vastgesteld. Daarnaast is bijlage 3 bij de regels aangepast in die zin dat dit gedeelte van de Klinkenbergerweg tevens is opgenomen op de afbeelding. Voor de exacte wijzigingen wordt verwezen naar de Nota van Wijzigingen die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd. Voor het overige is er geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

14. reclamant 14

Inhoud zienswijze

- a. Reclamant heeft een agrarisch bedrijf met melkvee en een pluimveetak. Voor wat betreft de melkveetak heeft reclamant een huiskavel van circa 11 hectare, welke wordt gebruikt om in de zomer de koeien in de wei te laten. Duurzaam geproduceerde producten zijn meer gewild en de politiek legt ook steeds meer regels op m.b.t. verplichte weidegang. Dit past ook binnen 'de hoofdstad van de smaak'. In het bestemmingsplan wordt op 3.3 hectare van de huiskavel een andere bestemming gelegd, wat weidegang met de huidige aantallen melkvee niet meer mogelijk maakt. Voor de opvolger van reclamant heeft dit desastreuze gevolgen voor wat betreft het houden van melkvee. Reclamant wil daarom een passende oplossing.

Gemeentelijke reactie

- a. De zienswijze van reclamant richt zich op de gesprekken die zijn en worden gevoerd wat betreft het minnelijk kunnen verwerven van een gedeelte van de gronden van reclamant. Deze gronden zijn namelijk nodig om de Parklaan op dit deel ten zuiden van de A12 te kunnen realiseren. Alle mogelijke uitgangspunten voor de taxatie, waaronder eveneens de beweidingnorm, zijn door een onafhankelijke deskundigencommissie meegewogen in de beoordeling van de schadevergoeding. Voor alle uitgangspunten geldt dat indien en voor zover ze van belang zijn voor de schadeloosstelling van de reclamant, hiermee rekening wordt gehouden. In zoverre worden er al stappen gezet om reclamant een passende oplossing te bieden

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

15. reclamant 15

Inhoud zienswijze

- a. Reclamant pleit voor een minder megalomaan plan voor wat betreft het zuidelijk deel van de Parklaan.
- b. Het verdubbelen van de Edeseweg is niet nodig. De boomrijke route wordt voorgoed aangetast en wordt er voor fietsers niet aantrekkelijker op voor wat betreft comfort, veiligheid en sfeerbepaling.
- c. Reclamant vindt het jammer dat het plan bijna niet is aangepast, er is ruimte voor verbetering met aandacht voor milieubewustzijn en welzijn van huidige en toekomstige generaties.
- d. Reclamant is niet overtuigd van de noodzaak van een verdubbeling, omdat er minder woningbouw is dan gedacht, Bennekom vergrijst en de invloed van het nieuwe werken is niet meegenomen. Ook is er geen rekening gehouden met het verminderen van

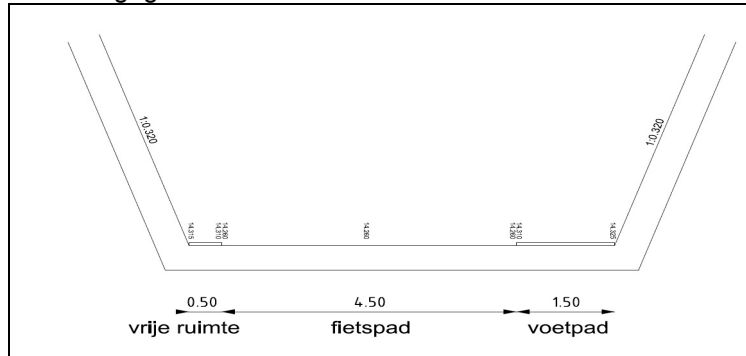
- autoverkeer door toenemend gebruik van de e-bike (i.p.v. de auto), toenemend deeltijdgebruik van de auto en optimalisering van het openbaar vervoer.
- e. Er is onvoldoende rekening gehouden met de gevolgen van zelfsturende auto's in de toekomst.
 - f. Uit landelijk verkeersonderzoek blijkt dat men steeds de vaker de auto wil laten staan of de auto weg te doen en te kiezen voor alternatieve vervoersmiddelen.
 - g. Gezien de huidige demografische en financiële vooruitzichten van de gemeente vindt reclamant dat de plannen onverantwoord zijn.
 - h. In de huidige situatie is er alleen in de ochtend vroeg congestie op de Zandlaan, verder is er alleen begin van de avond enige oponthoud. De rest van de dag is er nauwelijks sprake van opstoppingen.
 - i. Het kruispunt op de Hoekelumse Eng moet worden verplaatst naar de zuidkant van de A12, op grond van de Jehova's getuigen. Dit is beter voor de natuur en goedkoper.
 - j. Reclamant vindt de afbeeldingen van de Parklaan in de informatiefolder/advertenties tendentius. Er is nauwelijks te zien dat op de Edeseweg de auto's vlakbij de fietsers passeren. Ook lijkt het alsof de Parklaan een sluiproute van de A12 naar de N224 moet worden.
 - k. De inwendige maatvoering van de fietstunnel is niet aangegeven ontwerp bestemmingsplan. Door de grote variatie aan breedte en snelheid van de gebruikers is een brede tunnel noodzakelijk. Reclamant gaat ervan uit dat de tunnel een 4.5 meter breed fietspad krijgt met 0.7 meter schrikstrook aan de oostzijde en een voetpad aan de westzijde, zoals aangegeven in de Nota van wijzigingen van het vorige bestemmingsplan.
 - l. Voor de sociale veiligheid is een ruime, goed verlichte, rechte tunnel een vereiste.
 - m. Het is niet duidelijk of er rekening is gehouden met het aansluiten op de huidige fietsverbinding naar de Kenniscampus.
 - n. Hoe kan er op de ventweg tussen de Reehorsterweg en de Zandlaan een 4.5 meter breed fietspad worden gemaakt? Is er voldoende ruimte in het bestemmingsplan en blijft er voldoende ruimte over voor de fietser om te kunnen passeren?
 - o. De snelheid kan beter worden verlaagd naar 50km/u, want kan de bromfietser op de rijbaan en het levert de automobilist toch nauwelijks tijdswinst op.
 - p. Reclamant pleit voor een fietspad aan de oostzijde van de Edeseweg, want dan kan de fietser die de tunnel sociaal onveilig vinden hier gebruik van maken en blijft Hoekelum goed bereikbaar voor fietsers. Daarbij is het onlogisch om op slechts één punt het fietspad aan twee zijden te onderbreken. Het argument dat de noord-zuid fietsers dan aan de ongewenste kant van het station gaan stallen merkt reclamant aan als niet ter zake.
 - q. Er is in het plan te veel rekening gehouden met de automobilist en te weinig met de fietser. De fietsers moeten aan de zuidkant van de A12 weer naar de westkant van de weg, maar de gepresenteerde oversteekvoorzieningen met middenberm zijn voor bakfietsen en fietsers met aanhanger niet veilig.
 - r. De oversteek van het kruispunt op de Hoekelumse Eng en het viaduct A12 over de Edeseweg ontbreekt in de toelichting, terwijl deze oversteek wel in het plangebied ligt.
 - s. In de toelichting staat dat de tunnel onderdeel uitmaakt van de snelfietsroute tussen Ede en Wageningen. Staat de definitieve route al vast? Vanwege voornoemde fietsoversteken voldoet deze route niet en is er teveel oponthoud. Is de meer westelijke route al afgeserveerd?
 - t. In het noordelijk deel moet vanwege veiligheid ook aan de zuidoostzijde een tweerichtingen-fietspad worden aangelegd. Anders moeten de fietsers te veel oversteken. Er moet in ieder geval een ruimtereservering komen voor als er in de toekomst behoefte aan is.
 - u. Voor een goed ontwerp voor het fietsverkeer moet ook het zuidelijk deel van de Parklaan tweebaans worden.

Gemeentelijke reactie

- a. Reclamant heeft dit onderdeel van de zienswijze onvoldoende specifiek gemaakt en is onvoldoende gemotiveerd. De gemeente kan hier inhoudelijk gezien ook geen reactie op geven. In zijn algemeenheid merkt de gemeente op dat uit studie blijkt de vormgeving van de Parklaan (2x2 rijstroken kruispunten met verkeerslichten, aantallen en lengtes opstelstroken) benodigd is om aan de projectdoelstellingen van de Parklaan (bereikbaarheid en ontsluiting van Ede oost en het verbeteren van de doorstroming en de

- leefbaarheid op het bestaande wegennet van Ede) te voldoen.
- b. Het nut en noodzaak om de Edeseweg te verbreden van twee naar vier rijstroken is aangetoond door de studie van RHDHV (rapport Nut en noodzaak Parklaan januari 2015) die als bijlage bij het (ontwerp)bestemmingsplan Parklaan is gevoegd. Een samenvatting van deze rapportage is weergegeven in hoofdstuk 1.2.2. In de studie Nut en Noodzaak Parklaan wordt aan de hand van de IC-waarden aangetoond dat de Parklaan met 2x1 rijstrook te weinig capaciteit aan het toekomstige verkeer biedt.
 - c. Reclamant heeft dit onderdeel van de zienswijze onvoldoende specifiek gemaakt en is onvoldoende gemotiveerd. De gemeente kan hier inhoudelijk gezien ook geen reactie op geven. In zijn algemeenheid kan de gemeente opmerken dat het klopt dat het nieuwe plan voor de Parklaan nagenoeg hetzelfde plan is dat eerder in procedure is gebracht. Er is voor de gemeente ook geen aanleiding geweest om het plan rigoureus aan te passen, behalve ter hoogte van de locatie van het theehuis en de aansluiting van de Parklaan bij de N224. Op deze twee onderdelen is de gemeente van mening geweest dat er zo minimaal mogelijk ruimtebeslag mocht zijn op het naastgelegen Natura-2000 gebied, De Veluwe. Daarnaast is bij het ontwerp van de Parklaan altijd aandacht voor milieubewustzijn geweest. Dat zal in de toekomst ook zo blijven.
 - d. Zoals bij antwoord 15b beschreven toont de studie van Royal Haskoning DHV aan dat een verdubbeling van 2 naar 4 rijstroken noodzakelijk is. Het verkeersmodel is onlangs vrijwel geheel vernieuwd. Hierbij is gebruik gemaakt van het huidige voorziene woon- en werkprogramma voor Veluwse Poort. Daarnaast is gebruik gemaakt van nieuwe landelijke scenario's, waarbij voor het lage groeiscenario is gekozen. Tevens is het verkeersmodel gevoed met nieuwe inzichten, meetgegevens en onderzoeksmateriaal.
 - e. De verwachting van reclamant over een afnemend autogebruik en de opkomst van zelfsturende voertuigen wordt niet aangetoond. Nu deze zienswijze onvoldoende door de reclamant is beargumenteerd, kan de gemeente hierop verder geen reactie geven.
 - f. Zoals bij antwoord 15b beschreven is het verkeersmodel gestoeld op diverse actuele inputgegevens. Daar zitten allerhande positieve en negatieve effecten voor het autobezit/-gebruik in verwerkt.
 - g. De Parklaan is nodig om bestaande en toekomstige verkeersknelpunten op te lossen. De toekomstige knelpunten zullen met name ontstaan door de toevoeging van een groot aantal woningen op de Kazerneterreinen en ENKA-terrein. In de exploitaties van deze woningbouwontwikkeling is al rekening gehouden met een afdracht voor de aanleg van de Parklaan, waarmee dekking is verkregen voor de financiering van de Parklaan.
 - h. Het klopt dat de huidige verkeersintensiteiten op de Bennekomseweg en de Edeseweg maar beperkt tot congestie zorgen. Door de herontwikkeling van het ENKA-terrein en de Kazerneterreinen en door de realisatie van een extra verbinding naar de A12 zal dit in de toekomst echter veranderen. De Parklaan wordt net als de overige infrastructuur in Ede (maar ook elders in Nederland) ontworpen voor de maatgevende momenten, te weten de ochtendspitsen en avondspitsen op werkdagen. De intensiteiten zal in de toekomst op de genoemde wegvakken fors toenemen (van 60% tot 80%). Handhaving van de rotonde Bennekomseweg/Zandlaan is daarmee niet houdbaar. Daarom heeft de gemeente gekozen voor de toepassing van verkeerslichten op dit kruispunt.
 - i. De keuze voor het tracé van de Parklaan heeft plaats gevonden in een zorgvuldig afwegingsproces. Bij dit afwegingsproces zijn de alternatieven beoordeeld op diverse eigenschappen, waaronder natuur en ecologie. De huidige variant is beoordeeld als de minst negatieve variant voor de omgeving.
 - j. De berm tussen het vrijliggende fietspad en de rijbaan ter hoogte van Hoekelum / het theehuis bedraagt ruim vier meter. Dit is wenselijk omdat hier de maximum snelheid 80 km/u is. Op het gedeelte tussen de Reehorsterweg en de Zandlaan is de berm circa 1,5 meter breed. Hier bedraagt de maximum snelheid 50 km/u. Het tracé van de Parklaan loopt vanaf de Dr. Willem Dreeslaan/A12 via de oostzijde van Ede tot aan de N224. Het doel van de Parklaan is een goede verbinding van alle ontwikkelingen in Veluwse Poort naar de A12 en N224, zodat bestaande hoofdwegen binnen Ede niet extra ontlast wordt. De realisatie van de Parklaan zorgt juist voor minder belasting voor een groot deel van de hoofdwegen binnen Ede.
 - k. De tunnel is nog niet definitief ontworpen. Het uitgangspunt van de fietstunnel bij Hoekelum is een 1,5 meter breed voetpad, 4,5 meter breed fietspad met 0,5 meter schrikruimte en de tunnel voorzien van schuine wanden. Het principeprofiel is op onderstaande afbeelding

weergegeven



- l. De fietstunnel wordt op een zo goed mogelijke sociaal veilige manier ontworpen. Hierbij is aandacht voor de aspecten; doorzicht, kleurstelling, verlichtingsniveau, schuine wanden, optimaal daglichttoetreding, etc.
- m. Het fietspad ten noorden van het Theehuis naar de Kenniscampus blijft gehandhaafd. Bij uitwerking van het definitieve ontwerp zal de aansluiting zodanig worden uitgevoerd dat de afslaanende fietsers comfortabel en veilig richting Kenniscampus kunnen rijden. Dit is ook binnen het nog vast te stellen bestemmingsplan Parklaan mogelijk, omdat het gebied het vrijwel geheel de bestemming verkeersdoeleinden heeft.
- n. De gemeente is van mening dat het bestemmingsplan voldoende ruimte biedt om een parallelweg/fietsstraat te realiseren van 4,5 meter breed.
- o. De Edeseweg tussen het viaduct bij de A12 en de Zandlaan blijft buiten de bebouwde kom liggen. Deze weg een gebiedsontsluitingsweg, waardoor er volgens de landelijke richtlijnen een maximum snelheid van 80 km/u geldt. Dit gedeelte binnen de bebouwde kom leggen is niet geloofwaardig. Er is immers vrijwel geen aanliggende bebouwing, waardoor de omgeving niet de uitstraling heeft van een bebouwde kom. Het handhaven van een verlaagde snelheid op dit deel van de Edeseweg is niet uitvoerbaar. Daarnaast wil de gemeente de Parklaan als meest aantrekkelijke en snelste route van Ede oost naar de A12 inrichten om zo de verkeersdruk op andere hoofdwegen binnen Ede (bijv. Tooroplaan) te verminderen.
- p. Zoals bij antwoord 15l vermeld wordt de fietstunnel op een zo sociaal veilige manier ontworpen. Op dit gedeelte van de Parklaan wordt het fietsverkeer zoveel mogelijk naar de westzijde van de Parklaan geleid omdat de grootste fietsstroom ten opzichte van het zuiden een herkomst/bestemming heeft aan de westzijde van de Parklaan. De belangrijkste bestemmingen zijn daarbij: Kenniscampus Ede, fietsenstalling station Ede-Wageningen en het centrum van Ede. Door aan de oostzijde van de Edeseweg langs het Landgoed Hoekelum geen tweerichtingen fietspad toe te voegen wordt voorkomen dat fietsers aan de oostzijde blijven fietsen en wildparkeren bij het nieuwe busplein ten zuidoosten van de Albertstunnel. Daarnaast levert een extra fietspad aan de oostzijde van de Edeseweg een extra ruimteclaim op, wat er binnen het beschikbare profiel er niet is. Dit zou vervolgens van het landgoed Hoekelum afgaan wat ongewenst is.
- q. De gemeente is juist van mening dat in het plan voor de Parklaan zeer zorgvuldig met de belangen van fietsers wordt omgegaan. Langs het overgrote deel van de Parklaan komen comfortabele en veilige fietspaden. De oversteek over de Edeseweg nabij de toegangsweg naar de kaasboerderij (ten noorden van het viaduct A12) heeft voldoende breedte en lengte voor bijzondere fietsvormen om in de middenberm te kunnen op te stellen. Daarnaast worden er extra oversteken voor fietsers gecreëerd over de Edeseweg ten zuiden van de A12 en wordt het tweerichtingen fietspad ook ten zuiden van de A12 verbreed.
- r. Het bestemmingsplan maakt deze oversteek juridisch planologisch mogelijk. Bij het uitwerken van het definitieve ontwerp wordt deze oversteek nader uitgewerkt.
- s. De snelfietsroute / Fietssnelweg is nog in studie. Uitgangspunt is wel dat de route ten westen van de Bennekomseweg en Edeseweg zal lopen en daarom wordt in het project van de Parklaan alvast het westelijke fietspad en de fietstunnel binnen het project ingepast. Er is nog geen keuze gemaakt in het definitieve tracé (zoals bijv. Bennekom).
- t. Op het noordelijk deel van de Parklaan wordt aan de oostelijke zijde tussen de kazernes Elias Beeckman en Maurits-Zuid een tweerichtingen fietspad aangelegd. Dit om uitwisselingen tussen deze twee wijken mogelijk te maken zonder dat de Parklaan overgestoken hoeft te worden. Daarnaast maakt deze verbinding een direct verbindende

route tussen het Horapark, ENKA-terrein en de kazernes Maurits-Zuid, Elias Beeckman en Simon Stevin mogelijk.

- u. Zoals bij antwoord 15b beschreven is, zijn op de Parklaan ter hoogte van Hoekelum 2x2 rijstroken noodzakelijk om het verkeer te kunnen verwerken.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

16. reclamant 16

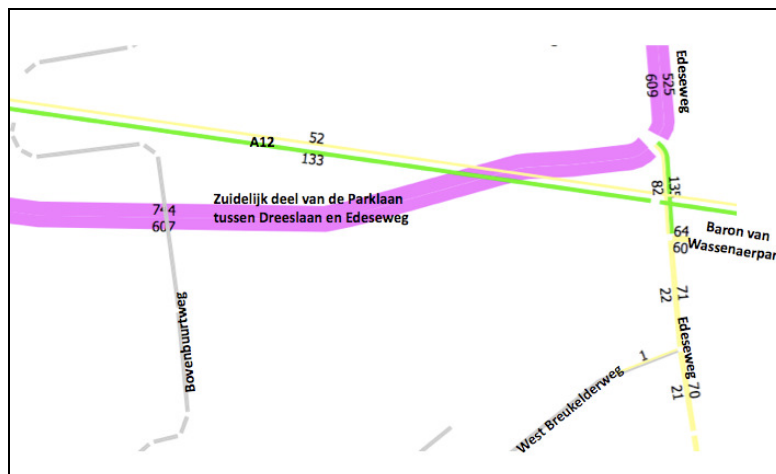
Inhoud zienswijze

- a. De prognoses voor Veluwe Poort komen nu uit op 3000 woningen, terwijl in 2005 uitgegaan werd van 4500 woningen. Ook het aantal kantoren is drastisch naar beneden bijgesteld. Daarbij is voor de beoordeling van de MER uitgegaan van een tweebaansweg, maar is daarna in 2011 veranderd in een vierbaansweg.
- b. Reclamant vraagt zich af of een tweebaans Parklaan met extra afslag naar de A12 een oplossing biedt voor de verkeersproblematiek. Daarbij opmerkende dat een nieuwe afslag bij Bennekom nadrukkelijk niet gewenst is.
- c. De noodzaak voor een vierbaansweg is niet aangetoond, terwijl de impact heel groot is op gebied van leefomgeving, (verkeers)veiligheid, uitstraling en beleving van de groene omgeving en de financiële gevolgen groot.
- d. Reclamant heeft een aantal opmerkingen over het verkeersmodel. De vierbaansweg is een 'selffulfilling prophecy'; als de vierbaansweg er eenmaal ligt zal er vanzelf veelvuldig gebruik van worden gemaakt, terwijl bij behouden van de tweebaansweg de automobilist een andere route zal kiezen zodat er spreiding van het verkeer plaatsvindt.
- e. Volgens pagina 9 van de toelichting zal bij behoud van een tweebaansweg zal alleen een knooppunt komen bij de rotonde Zandlaan, terwijl op de Klinkenbergerweg en de Tooroplaan dan zelfs verlichting zal optreden. De knelpunten zijn dus beperkt en worden juist door een vierbaansweg veroorzaakt.
- f. De minimale opstopping bij de rotonde Zandlaan/Edeseweg kan niet enkel de rechtvaardiging zijn voor de vierbaansweg.
- g. Het feit dat er in de toekomst minder auto's gaan rijden door flexwerken en afname van de populariteit van auto's is niet meegenomen. De trend in afname van autoverkeer in de verkeersmodellen; van 29.000 in 2024 (model 2012) naar 27.000 in 2030 (model 2014). In hoeverre zijn de hiervoor genoemde ontwikkelingen meegenomen in het verkeersmodel.
- h. Reclamant mist elke noodzaak om voor een vierbaansweg te kiezen. Indien er toch behoefte is aan een meerbaansweg, pleit reclamant voor een driebaansweg.
- i. Er is niet in kaart gebracht wat een vierbaansweg tot gevolg heeft voor het verkeer op de Edeseweg in Bennekom. Dit acht reclamant wel nodig.
- j. De Hoekelumse Eng is straks niet meer goed bruikbaar voor evenementen en Hoekelum is minder goed bereikbaar. Vanuit Ede komend moet eerst gekeerd worden bij het kruispunt. Waar moeten de bezoekers van de evenementen straks parkeren? Dit geeft hinder voor de ondernemers en zal de aantrekkingskracht van bezoekers niet vergroten.
- k. Ter rechtvaardiging van een tweerichtingenfietspad aan de westkant wordt gesteld dat de meeste fietsers een bestemming aan de westkant van Ede hebben. Uit het rapport 'Verkeerstellingen rotonde Zandlaan-Bennekomseweg' blijkt echter dat 14% naar de Zandlaan gaat, 56% rechtdoor en 30% richting Horalaan. Deze laatste 30% moet dus nog steeds oversteken en rechtvaardigt tevens een fietspad aan de oostzijde. Zo is een dure fietstunnel ook overbodig.
- l. Een tweerichtingenfietspad is onveilig wegens het verschil in snelheid van de gebruikers en het middengedeelte waar beide richtingen elkaar 'tegenkomen' tijdens inhalen. Ook gevaarlijk zijn de afslaande fietsers vanuit Bennekom richting Kenniscampus.
- m. Een optie is om de fietstunnel rechtstreeks aan te sluiten op het fietspad van de Kenniscampus.
- n. De fietsers moeten in Bennekom weer van de oostzijde terug naar de westzijde. In het bestemmingsplan wordt alleen geschreven dat er voor goede oversteekvoorzieningen wordt gezorgd, maar dat het verder buiten de scope van dit project ligt. Reclamant vraagt zich af hoe dit vorm zal worden gegeven? Met een fietstunnel, verkeerslichten of iets anders.

- o. Reclamant pleit voor behoud van fiets- en voetgangerspaden aan beide zijden, of een fietstunnel in een Y-vorm.
- p. Wanneer de gemeente blijft bij een tweerichtingenfietspad en fietstunnel, pleit reclamant voor 50km/u op de Parklaan, zodat de brommers op de weg kunnen.
- q. Er wordt aandacht gevraagd voor de veiligheidsmaatregelen in de fietstunnel zoals uitgebreide verlichting en camera's.
- r. Reclamant vindt de snelfietsroute zoals deze nu voor ligt een slecht voorstel.
- s. Reclamant stelt voor om de tweebaansweg te behouden, met aanpassingen aan het kruispunt Zandlaan om de capaciteit te vergroten. Pas als er daadwerkelijk behoefte is aan een vierbaansweg kan deze alsnog worden uitgevoerd.
- t. De keuze is tussen een miljoenen kostende onnodige vierbaansweg met onomkeerbare gevolgen voor natuur, milieu en veiligheid, of een tweebaansweg met enige minuten vertraging tijdens de ochtendspits op een traject van 500 meter.

Gemeentelijke reactie

- a. Het klopt dat het aantal woningen dat gerealiseerd gaat worden in de Veluwe Poort lager is dan eerder werd aangenomen. Dat is één van de redenen waarom de gemeente het verkeersmodel van de Parklaan de afgelopen jaren een aantal keren heeft geactualiseerd. Voor het voorliggende bestemmingsplan Parklaan is een nieuw verkeersmodel gemaakt. Uit de verkeerscijfers blijkt ook nu dat de aanleg van de Parklaan noodzakelijk is. De onafhankelijke Commissie m.e.r. heeft het milieueffectrapport voor de Parklaan de afgelopen jaren een aantal keren beoordeeld. De Commissie m.e.r. heeft steeds geoordeeld dat in het MER en de aanvullingen op het MER de benodigde informatie aanwezig is om een besluit te nemen waarbij het milieubelang volwaardig wordt meegewogen. Vanaf 2009 is daarbij ook sprake geweest van een variant van de Parklaan met 4 rijstroken ter hoogte van het landgoed Hoekelum.
- b. Het doel van de Parklaan is een goede verbinding vanuit (alle nieuwe ontwikkelingen in) Ede oost naar de A12 en N224, zodat bestaande hoofdwegen binnen Ede niet extra belast wordt. De realisatie van de Parklaan zorgt juist voor minder belasting voor een groot deel van de hoofdwegen binnen Ede. Zoals de selected link¹ op onderstaande afbeelding weergeeft is de aanleg van het zuidelijk deel van de Parklaan tussen de Poortwachter en de Edeseweg beperkt invloed op de routing naar Bennekom. Circa 16% van het verkeer op de nieuwe verbindingsweg heeft zijn herkomst of bestemming in Bennekom, echter daarvan heeft het merendeel zijn herkomst of bestemming in het Baron van Wassenaerpark.



Daarnaast is het afsluiten (afslagverbod) voor twee richtingen lastig uitvoerbaar en ongeloofwaardig. Voor de afslagbeweging vanuit Bennekom naar de Poortwachter is geen extra rijstrook benodigd (deze wordt gecombineerd met de ontsluiting van het sportpark Hoekelum). Enkel voor de rechtsafbeweging vanaf de Poortwachter naar Bennekom wordt een aparte rechtsafstrook gerealiseerd.

¹ In het verkeersmodel kan met een selected link van bepaald wegvak de herkomst-/bestemmingsroutes in beeld gebracht worden.

Deze bewegingen kan de gemeente alleen verbieden door het plaatsen van bebording omdat de gemeente het sportpark wel graag bereikbaar wil houden vanaf Bennekom. Borden worden naar verwachting door het overgrote deel van de automobilisten (bijv. herkomst/bestemming Baron van Wassenaerpark) niet begrepen en mogelijk ook genegeerd.

- c. Het nut en de noodzaak om de Edeseweg te verbreden van twee naar vier rijstroken is aangetoond door de studie van RHDHV (rapport Nut en noodzaak Parklaan januari 2015) die als bijlage bij het (ontwerp)bestemmingsplan Parklaan is gevoegd. Een samenvatting van deze rapportage is weergegeven in hoofdstuk 1.2.2. In de studie Nut en Noodzaak Parklaan wordt aan de hand van de IC-waarden aangetoond dat de Parklaan met 2x1 rijstrook te weinig capaciteit aan het toekomstige verkeer biedt.
- d. De gemeente richt juist de Parklaan als meest aantrekkelijke en snelste route van Ede oost naar de A12 in om ook de verkeersdruk op andere hoofdwegen binnen Ede (bijv. Tooroplaan) te verminderen en daarmee de leefbaarheid te verbeteren.
- e. Zoals bij antwoord 16c beschreven is het nut en de noodzaak van een verbrede Parklaan/Edeseweg door studie aangetoond. De 2x2 rijstroken zijn noodzakelijk om al het verkeer te kunnen verwerken.
Het optimaliseren de Parklaan is van invloed op de verkeersafwikkeling op de overige wegen rondom de Parklaan. Op enkele wegen direct tegen neemt de verkeersintensiteit toe (ten opzichte van een Parklaan met 2x1 rijstrook en daarmee een tekort aan capaciteit voor het afwikkelen van al het verkeer) op andere wegen verder van de Parklaan neemt juist de verkeersintensiteit af.
In tegenstelling tot wat de reclamant beweert blijkt uit het verkeersonderzoek (de IC-waarden tabel hoofdstuk 1.2.2) dat de verkeersintensiteit op de Tooroplaan juist afneemt (van 0,77 naar 0,68) wanneer de Parklaan met 2x2 rijstroken wordt uitgevoerd.
- f. De Parklaan wordt net als de overige infrastructuur in Ede (maar ook elders in Nederland) ontworpen voor de maatgevende momenten, te weten de ochtendspitsen en avondspitsen op werkdagen. De intensiteiten zal op de genoemde wegvakken in de toekomst fors toenemen door de herontwikkeling van het ENKA-terrein en de Kazerneterreinen en door de realisatie van een extra verbinding naar de A12 (60% tot 80% toename). Handhaving van de rotonde Bennekomseweg/Zandlaan is daarmee niet houdbaar. Daarom heeft de gemeente gekozen voor de toepassing van verkeerslichten op dit kruispunt.
- g. Het verkeersmodel is onlangs vrijwel geheel vernieuwd. Hierbij is gebruik gemaakt van het huidige voorziene woon- en werkprogramma voor de Veluwe Poort. Daarnaast is gebruik gemaakt van nieuwe landelijke scenario's, waarbij het lage groeiscenario is gekozen. Tevens is het verkeersmodel gevoed met nieuwe inzichten, meetgegevens en onderzoeksmateriaal.
- h. Uit een studie van Royal Haskoning DHV blijkt dat bij een volledige ontwikkeling van de Veluwe Poort het noodzakelijk is om de Edeseweg te verbreden van twee naar vier rijstroken. Het behouden van de twee huidige rijstroken is niet voldoende om het verkeer te kunnen afwikkelen. De studie van Royal Haskoning DHV is verwoord in de rapportage *Nut en noodzaak Parklaan – Onderbouwing bestemmingsplan Parklaan* van januari 2015 is als bijlage in het (ontwerp)bestemmingsplan opgenomen. In hoofdstuk 1.2.2. wordt nader ingegaan op de noodzaak van vier rijstroken op de Edeseweg.
Binnen Nederland wordt de wisselstrook op gemeentelijke wegen vrijwel niet toegepast. Deze strook wordt in Nederland vooral toegepast op rijkswegen waarbij echt een groot verschil is in rijrichtingen (ochtendspits piek verkeer stad in en avondspits piek verkeer stad uit) of om op een veilige manier vrachtverkeer te kunnen passeren. De wisselstroken worden veelal fysiek gescheiden van de hoofdrijbanen en liggen veelal over grotere afstand.
In het geval van de Parklaan is de toepassing van wisselstroken niet geschikt. De afstand tussen de beide kruispunten is beperkt. Van de ruim 600 meter tussen beide kruispunten gaat meer dan de helft af voor samenvoegende rijstroken na het kruispunt en het inleiden van de wisselstrook. De ruimtewinst in het profiel ten opzichte van 2x2 rijstroken is daarmee niet of nauwelijks aanwezig en het is de vraag (met de benodigde fysieke scheiding en slagboominstallaties) of er ruimte over blijft voor de inpassing van groen tussen de rijbanen.
- i. Het is niet precies duidelijk welk deel van de Edeseweg reclamant hier bedoelt. In de beantwoording gaat de gemeente uit van het deel ten zuiden van de A12. Uit studie blijkt dat 2x2 rijstroken op de Edeseweg benodigd is om aan de projectdoelstellingen van de Parklaan (bereikbaarheid en ontsluiting van Ede oost en het verbeteren van de doorstroming en de leefbaarheid op het bestaande wegennet van Ede) te voldoen.

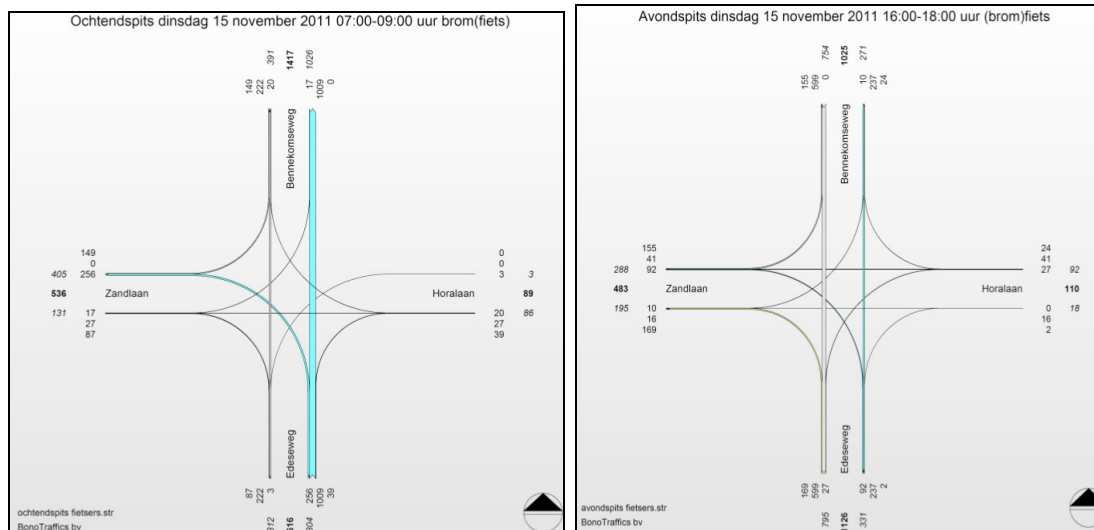
In onderstaande tabel worden de intensiteiten per werkdag van de Edeseweg ter hoogte van de West Breukelderweg weergegeven. Het gaat hierbij om de volgende situaties:

1. Intensiteit Edeseweg 2030 met volledig ontwikkelde Veluwse poort zonder aanleg Parklaan
2. Intensiteit Edeseweg 2030 met volledig ontwikkelde Veluwse poort en 2x2 rijstroken Parklaan
3. Intensiteit Edeseweg 2030 met volledig ontwikkelde Veluwse poort 2x1 rijstrook Parklaan.

Situatie	2030 met VP zonder Parklaan	2030 met VP met Parklaan (2x2)	2030 met VP met Parklaan (2x1)
Intensiteit Edeseweg (mvt/etm)	20.900	17.900	17.400

Het verschil in verkeerintensiteit bij een Parklaan met 2x2 rijstroken of 2x1 rijstrook is beperkt. Het gaat om 500 motorvoertuigen per etmaal (is nog geen 3%).

- j. De bestaande entree voor het landgoed Hoekelum blijft behouden, maar aankomen is alleen vanuit zuidelijke richting mogelijk en vertrekken kan alleen in noordelijke richting. Met de eigenaar van het landgoed is een 2^e alternatieve ontsluiting overeen gekomen. Dit betreft de ontsluiting via de kaasboerderij. Hier wordt ook in parkeercapaciteit voorzien.
- k. De gemeente leest een andere uitkomst uit het verkeersonderzoek Verkeersstellingen rotonde Zandlaan-Bennekomseweg van 2011. Uit dit verkeersonderzoek van 2011 blijkt dat 2,2% van fietsverkeer op de Bennekomseweg en Edeseweg zijn herkomst of bestemming heeft via de Horalaan. Het verkeersonderzoek is gehouden op dinsdag 15 nov. 2011. Hierbij zijn waarnemingen uitgevoerd in de ochtendspits (07-09 u) en avondspits (16-18 u)
In onderstaande afbeelding wordt door middel van een stromendiagram de fietsstromen op het kruispunt Bennekomseweg-Horalaan-Edeseweg-Zandlaan weergegeven.



Door aan de oostzijde van de Edeseweg langs het Landgoed Hoekelum geen tweerichtingen fietspad toe te voegen wordt voorkomen dat fietsers aan de oostzijde blijven fietsen en wildparkeren bij het nieuwe busplein ten zuidoosten van de Albertstunnel.

Daarnaast levert een extra fietspad aan de oostzijde van de Edeseweg een extra ruimteclaim op, wat er binnen het beschikbare profiel er niet is. Dit zou vervolgens van het landgoed Hoekelum afgaan wat ongewenst is.

- l. Het tweerichtingen fietspad krijgt voldoende breedte, namelijk 4,5 meter om het fietsverkeer met verschillende snelheden elkaar veilig te kunnen laten passeren. Het fietspad ten noorden van het theehuis aan de Edeseweg naar de Kenniscampus wordt op veilige wijze aangesloten op het tweerichtingen fietspad. Dit zal nader uitgewerkt worden bij het definitieve ontwerp van dit gedeelte van de Parklaan.
- m. Het doortrekken van de fietstunnel naar de aansluiting met de kenniscampus zou die fietstunnel extreem lang maken. Hierdoor zou de fietstunnel ook veel duurder worden, is deze ruimtelijke niet in te passen en wordt deze sociaal onprettig.
- n. De Edeseweg kan goed en veilig overgestoken worden door de toepassing van een oversteek in 2 fasen. Door een wachtruimte tussen de rijbanen te realiseren hoeft de fietser maar een rijrichting van het verkeer over te steken en is de oversteeklengte met 3,5 meter beperkt. De

fietsoversteek over de Edeseweg nabij de toegangsweg naar de kaasboerderij (ten noorden van het viaduct A12) voorziet in een middenberm zodat in twee fasen over gestoken kan worden. Deze opstelplek tussen de rijbanen krijgt extra breedte en lengte die voor groepen fietsers en ook voor bijzondere fietsvormen geschikt is om zich veilig op te stellen.

Daarnaast is er een oversteekmogelijkheid in twee fasen ter hoogte van de Freule van Wassenaerlaan en wordt de oversteek direct ten zuiden van de A12 verbeterd. Ook wordt het tweerichtenfietspad ter hoogte van het Baron van Wassenaerpark verbreed naar 4,5 meter. De aanpassing aan de zuidkant van de A12 passen binnen de vigerende bestemmingsplannen en hoeven dus niet opgenomen te worden in het bestemmingsplan voor de Parklaan. De aanpassingen zitten wel in de financiële scope van het project Parklaan.

- o. Zoals bij antwoord 16k gemeld is de noodzaak voor een fietspad aan de oostzijde niet noodzakelijk en is het extra ruimtebeslag van het landgoed Hoekelum niet wenselijk. Het voetpad voor de verbinding noord-zuid vice versa loopt parallel aan het fietspad. Het landgoed Hoekelum is goed bereikbaar via de ontsluiting van de Kaasboerderij.
- p. Een fietstunnel in Y-vorm brengt hoge kosten met zich mee en is lastig om op een sociale veilige manier te realiseren. Daarnaast is een tunnel onder het zuidelijke deel van de Edeseweg om redenen zoals bij antwoord 16m vermeld niet noodzakelijk.
- q. De fietstunnel wordt op een zo goed mogelijke sociaal veilige manier ontworpen. Hierbij is aandacht voor de aspecten; doorzicht, kleurstelling, verlichtingsniveau, schuine wanden, optimaal daglichttoetreding, etc.
- r. Dit is een project wat buiten het project van de Parklaan valt. De studie voor de routing van de snelfietsroute (met name in en door Bennekom) is nog niet afgerond.
- s. Met dit bestemmingsplan wordt een Parklaan met 2x2 rijstroken (en een verplaatsing van het Theehuis) mogelijk. De verwachting is dat de verdubbeling van de Edeseweg binnen 10 jaar na vaststellen van het bestemmingsplan nodig is. Daarom is het van belang om nu een Parklaan met 2x2 rijstroken mogelijk te maken in het bestemmingsplan. Vervolgens gaat de gemeente een zorgvuldige afweging maken wanneer de verschillende delen van de Parklaan gerealiseerd moeten worden.
- t. De gemeente wil de Parklaan als meest aantrekkelijke en snelste route van Ede centrum/oost naar de A12 inrichten om zo de verkeersdruk op andere hoofdwegen binnen Ede (bijv. Toorplaan) te verminderen.

Conclusie

Naar aanleiding van deze zienswijze wordt besloten om bij de realisatie van de Parklaan de oversteek voor fietsers en ruiters net ten zuiden van het viaduct Edeseweg te voorzien van een zogenaamde middengeleider. Hiervoor hoeft het bestemmingsplan zelf niet te worden aangepast. Voor het overige is er geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

17. reclamant 17

Inhoud zienswijze

- a. Door de nieuwe aanrijroute naar de Componistenbuurt zal er meer verkeer door de Langenberglaan. Naast geluidstoename zal dit ook extra vervuiling door uitlaatgassen met zich meenemen en 's avonds extra licht in de woonkamer. De uitlaatgassen zullen nadelig zijn voor het woongenot, maar nog nadeliger voor de zoon van reclamant, die astma heeft.
- b. Kan de Langenberglaan een eenrichtingsweg worden, zodat het verkeer langs bijvoorbeeld de Buurtmeesterweg zal rijden?
- c. Reclamant is ontstemd over de groenstrook achter het huis die volgens reclamant versmald zal worden. Hierdoor zal de waarde van het huis dalen.
- d. Reclamant stelt voor de rotonde nog iets meer in oostelijke richting te verplaatsen, zodat de groenstrook behouden blijft, bovendien kan de Arnhemseweg dan beter worden aangesloten.
- e. Reclamant is van mening dat de Provincie een geluidswal dient te plaatsen, zodat er geen isolatiemaatregelen aan de woning getroffen hoeven te worden.

Gemeentelijke reactie

- a. De functie van de Langenberglaan blijft ongewijzigd, namelijk een erftoegangsweg die alleen gebruikt zal worden door bestemmingsverkeer. De verkeersintensiteit (minder dan 500 motorvoertuigen per etmaal) zal naar verwachting niet dusdanig toenemen dat de

- leefbaarheid nadelig beïnvloed wordt. Tijdens het opstellen van het definitief ontwerp van het noordelijk deel van de Parklaan zal zorgvuldig gekeken worden naar de verkeersstromen over de verschillende erftoegangswegen. Indien ongewenste effecten optreden zal onderzocht worden of maatregelen wenselijk/mogelijk zijn.
- b. De Arnhemseweg is meer geschikt om het verkeer te verwerken dan de Langenberglaan. Daarom is de gemeente voornemens (mede naar aanleiding van een aantal andere zienswijzen) om de Buurtmeesterweg af te sluiten voor doorgaand autoverkeer, zodat voorkomen wordt dat verkeer vanaf de Parklaan via de Buurtmeesterweg de wijk inrijdt. Dit voorkomt extra nieuw verkeer op de Langenberglaan en zijn maatregelen op de Langenberglaan niet noodzakelijk. Het is hiervoor wel nodig dat een verkeersbesluit wordt genomen. Hiervoor zal de benodigde procedure moeten worden doorlopen en staat dit verder los van het bestemmingsplan.
- c. In het bestemmingsplan Parklaan wordt zeer minimaal ruimtebeslag gelegd op de bestemming Groen, enkel nabij de rotonde enkele meters. De gemeente is dan ook van mening dat dit geen effect zal hebben in de waardebepaling van de woning van reclamant. Wellicht bedoelt reclamant dat toch sprake zou kunnen zijn van planschade. Planschade is een financiële schade die een persoon of bedrijf lijdt als gevolg van een planologische maatregel. Zo'n maatregel is in de meeste gevallen een wijziging van het bestemmingsplan. U komt mogelijk in aanmerking voor een tegemoetkoming van planschade als uw eigendom in waarde is gedaald door een planologische maatregel of dat uw inkomen is gedaald als gevolg van een planologische maatregel. De vergoeding van planschade is wettelijk geregeld in de Wet ruimtelijke ordening. De gemeente Ede heeft regels over de manier waarop een verzoek om planschade wordt behandeld. U komt in aanmerking voor de tegemoetkoming van planschade onder de volgende voorwaarden:
- U hebt schade geleden aan uw eigendom (u bent eigenaar geen huurder);
 - De schade houdt rechtstreeks verband met de planologische maatregel;
 - U vraagt de (onderbouwde) tegemoetkoming aan binnen vijf jaar nadat de betreffende planologische maatregel onherroepelijk van kracht is geworden;
 - De schade behoort redelijkerwijs niet of niet geheel voor uw rekening te komen.
- U dient het verzoek voor een tegemoetkoming van planschade schriftelijk in bij de gemeente. De gemeente Ede neemt het verzoek feitelijk in behandeling nadat u de legeskosten heeft voldaan. Bij een positieve uitkomst van uw verzoek krijgt u de legeskosten terug.
- d. Er is voor gekozen om de rotonde niet naar het oosten te verplaatsen. In dat geval kan er namelijk niet meer aangesloten worden op de huidige parkeerplaats aan de noordzijde van de rotonde en wordt deze parkeerplaats niet meer toegankelijk voor autoverkeer. Verplaatsen van de aansluiting op de parkeerplaats is niet wenselijk, omdat dan Natura2000 gebied doorkruist wordt. Bovendien zal verschuiven van de rotonde betekenen dat de Parklaan ook naar het oosten wordt opgeschoven. Dit zou ten koste gaan van ontwikkelbare grond op de Kazerneterreinen en is daardoor een te dure maatregel.
- e. Maatgevend voor de geluidsbelasting ter plaatse van de woningen aan de Diepenbrocklaan is de N224. De invloed van dit wegvak op de omliggende wegen is onderzocht. De uitkomsten van het akoestisch onderzoek verkeerslawaaï staan beschreven in rapport 'Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Wet geluidhinder ten behoeve van Bestemmingsplan Parklaan, Ede' met kenmerk E14.017. Door de aanleg van de Parklaan zal de verkeersintensiteit op de N224 ten westen van de rotonde met de Nieuwe Kazernelaan naar verwachting toenemen. Dit betekent dat ook de geluidsbelasting van de woningen die langs de N224 liggen toeneemt. Onderzocht is welke mogelijkheden er zijn om deze toename middels geluidsmaatregelen weg te nemen. Op de N224 ligt in de huidige situatie al een geluidreducerend wegdek dat aan de stand der techniek voldoet. Het toepassen van afscherming (geluidsschermen/-wallen) stuit op overwegende bezwaren van landschappelijke aard: er zouden tientallen bomen moeten wijken om een dergelijke voorziening te kunnen realiseren. Daarom is voor de woningen binnen het onderzoeksgebied waar een significante toename van de geluidsbelasting optreedt een zogenaamde hogere waarde vastgesteld. De provincie Gelderland is bevoegd gezag voor het vaststellen van de hogere waarde en heeft dit gemandateerd aan de Omgevingsdienst Regio Nijmegen (OdRN). Deze reactie is daarom ook opgenomen in het definitieve hogere waarde besluit van de provincie. Van deze woningen wordt tijdens de uitvoeringsfase de

geluidsisolatie van de gevel onderzocht en indien nodig verbeterd op kosten van de gemeente.

Conclusie

De gemeente is voornemens om de Buurtmeesterweg vanaf de Nieuwe Kazernelaan af te sluiten voor doorgaand autoverkeer. Hiervoor hoeft het bestemmingsplan niet te worden aangepast. Voor de exacte wijzigingen in het bestemmingsplan, wordt verwezen naar de Nota van wijzigingen die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd. Voor het overige is er geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

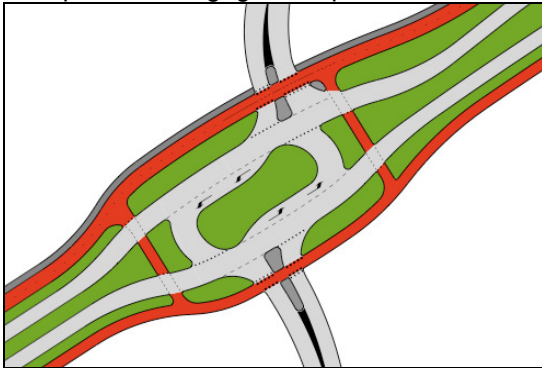
18. a. reclamant 18a

Inhoud zienswijze

- a. De informatie die rond het bestemmingsplan is verstrekt schetst een groen ingepaste Parklaan, maar dit is niet de werkelijkheid. Er moet veel groen en bomen worden gekapt, zoals op de Mauritskazerne. Reclamant suggereert dat de Parklaan over de hindernisbaan kan worden gelegd, om zo meer kap te voorkomen. De gemeente heeft hier eerder over aangegeven dat de Parklaan dan te dicht op de uit te geven bouwgrond zou komen. Reclamant vindt dat de grootste kap aan de oostkant van de hindernisbaan moet worden voorkomen, door de Parklaan over de hindernisbaan te laten lopen, waardoor een aanzienlijk deel van het bos aan de westkant weer behouden kan blijven.
- b. Er zijn nu ter hoogte van de Berkenlaan/Berkenrhodeweg/Klinkenberg drie kruispunten vlak achter elkaar gepland, die overlast veroorzaken. Optrekkende en stoppende auto's zullen geluidsoverlast en luchtvervuiling tot gevolg hebben.
- c. De doorstroming tussen twee kruispunten binnen 30 meter kan een probleem worden. De LARGAS kruising neemt ook nog veel ruimte in.
- d. Reclamant stelt voor om het zuidelijke LARGAS kruispunt te laten vervallen. Het is niet aangetoond waarom beide LARGAS kruisingen daar nodig zijn. Er zijn genoeg voorbeelden van vergelijkbare wijken die ook één ontsluiting hebben. Dit sluit ook goed aan bij het aangedragen alternatief via de hindernisbaan.
- e. Een eventuele extra in- en uitgang voor noodgevallen bij evenementen of voor calamiteiten kan eenvoudig worden gerealiseerd door een bestaande weg aan te sluiten op de Parklaan. Deze weg mag dan niet voor normaal verkeer worden gebruikt en een groot kruispunt is niet nodig.
- f. Reclamant beveelt aan om het noordelijk deel van de Berkenlaan af te sluiten, zodat deze doodloopt bij de Kazernelaan.
- g. Reclamant stelt de volgende uitkomsten van het nieuwe verkeersmodel t.o.v. het oude verkeersmodel ter discussie; de Arnhemseweg wordt niet meer belast, de Buurtmeesterweg wordt onverantwoord zwaar belast en de Klinkenbergerweg wordt 300% meer belast.
- h. Reclamant vindt het vreemd dat er in het verkeersmodel uit is gegaan van 80km/u op de Edeseweg, omdat dit slechts een afstand van 400 meter bedraagt. Reclamant vraagt om een doorrekening van het verkeersmodel met 60km/u op de Edeseweg.
- i. Om de situatie aldaar veiliger te maken voor zowel voetganger, fietser en automobilist, pleit reclamant voor een halfverdiepte Parklaan met voetgangersbrug ter plaatse van de Sysseltselaan.
- j. Een fietspad aan de zuidoostkant van de Parklaan in het noorden lijkt overbodig, omdat de Nieuwe Kazernelaan daar al wordt afgewaardeerd tot ventweg en gebruikt gaat worden als fietspad.
- k. Voor de nieuwe woningen aan de Eikenlaan is in 2014 een ontwerpbesluit hogere waarde vastgesteld. De bestaande woningen aan de Eikenlaan vallen buiten de projectgrenzen. Is voor deze woningen een geluidsmeting verricht met de laatste inzichten? Zo ja, wat is het resultaat en zo nee, waarom niet?
- l. Reclamant blijft het belangrijk vinden dat de omwonenden bij de uitwerking betrokken worden en de leefomstandigheden tot een aanvaardbaar niveau kunnen worden gebracht. Tot op heden wordt er nog onvoldoende met omwonenden rekening gehouden.
- m. Reclamant stelt voor om de volgende kostenbesparende voorstellen over te nemen; vervallen van het oostelijke fietspad in het noordelijk deel, vervallen van het LARGAS kruispunt, tweebaansweg behouden bij de Edeseweg en de aanleg van een minder groot kruispunt op de Hoekelumse Eng.

Gemeentelijke reactie

- a. Het klopt dat er voor de aanleg van de Parklaan bomen gekapt worden. Er worden echter niet meer bomen gekapt dan voor dit wegtracé noodzakelijk is. Op open plekken langs het tracé worden nieuwe bomen aangeplant waardoor uiteindelijk de Parklaan groen is ingepast.
Het verleggen van het tracé over de hindernisbaan vindt de gemeente om verschillende redenen ongewenst. In de eerste plaats betekent dit minder uitgeefbare meters bouwgrond op de kazerne Maurits-Zuid. De Parklaan kent op de Kazerneterreinen aan beide zijden een brede groene zone. Als de Parklaan opschuift richting Maurits-Zuid schuift ook de groene zone mee en neemt het aantal uitgeefbare meters bouwgrond af. Dit is een te dure maatregel. In de tweede plaats heeft de stormbaan cultuurhistorische waarde als belangrijke verwijzing naar het verleden van het gebied. Er is juist gekozen voor handhaving van de stormbaan als bijzondere ruimte met extra recreatieve- en cultuurhistorische waarde. De stormbaan heeft in deze net zou goed een waarde als de bosstrook ten westen van de stormbaan. In de derde plaats leidt het tracé over stormbaan tot een onlogisch verloop van de weg en is het daarmee verkeerstechnisch niet gewenst.
- b. Ten opzichte van de huidige situatie zal het akoestisch leefklimaat ter plaatse van een aantal woningen aan de Berkenlaan/Berkenrhodeweg inderdaad verslechteren door de aanleg van de Parklaan. In de huidige situatie ligt er immers geen weg ten zuidoosten van de woningen. De verslechtering wordt echter zoveel mogelijk beperkt door het toepassen van geluidsmaatregelen (geluidreducerend asfalt en geluidsscherm-/wal). De invloed van de Parklaan wordt middels deze maatregelen beperkt tot de wettelijke voorkeurswaarde. Uit de jaarlijkse monitoring blijkt dat de luchtkwaliteit in heel Ede (ook na aanleg van de Parklaan) voldoet aan de wettelijke grenswaarden.
- c. De verkeerslichten(regeling) tussen beide kruispunten (kruispunt Klinkenbergerweg-Berkenlaan en Klinkenbergerweg-Parklaan over de Kazerneterreinen) zijn met elkaar gekoppeld. Deze twee kruispunten zijn verkeersregeltechnisch gezien in feite 1 kruispunt met voldoende capaciteit om het verkeer af te wikkelen. Het derde kruispunt (voorrangsplein/LARGAS-kruispunt) is een kruispuntvorm waarbij de Parklaan in de voorrang is en heeft geen directe invloed op de afwikkeling van de twee met verkeerslichten geregelde kruispunten. De grootte van het kruispunt biedt de mogelijkheid om al het verkeer veilig af te wikkelen, waarbij het doorgaande verkeer op de Parklaan in de voorrang is en het kruispunt groen in gepast kan worden. Het principevoorbeeld van een LARGAS-kruispunt is weergegeven op onderstaande afbeelding.



- d. Het zuidelijke LARGAS-kruispunt ontsluit zowel de nieuw te ontwikkelen wijken Maurits-Noord als de Maurits-Zuid. De aanrijdroutes naar dit kruispunt gaan voornamelijk over de huidige aanwezige infrastructuur. De iets meer in noordoostelijke richting gelegen LARGAS-kruispunt ontsluit Maurits-Zuid. Dit laatste kruispunt is toegevoegd om de Maurits-Zuid op twee locaties te ontsluiten omdat hier mening van functies plaats vindt. In het midden en oostelijke sprake van een groot aantal woningen en in het westelijk deel zijn werk-/bezoekersfuncties gepland. De gemeente acht een tweede ontsluiting hier wenselijk om het woonverkeer te scheiden van het werkverkeer. Daarnaast biedt bij calamiteiten deze ontsluiting een volwaardige alternatieve ontsluiting.
- e. Het kruispunt van de westelijke ontsluiting van Maurits-Zuid is ook de ontsluiting voor Maurits-Noord. De gemeente zou bij een heroverweging van de noodzaak van een tweede kruispunt eerder kijken naar de noodzaak van het 2^e kruispunt (de oostelijke ontsluiting van

- Maurits-Zuid). Bestaande wegen aansluiten op de Parklaan voor hulpdiensten en deze vervolgens met bebording afsluiten voor het overige verkeer leidt in het algemeen tot onbegrip, illegaal gebruik en daarmee een handavingskwestie. Het is niet realistisch om daar vervolgens strikte handhaving op toe te passen.
- f. Het afsluiten van de Berkenlaan acht de gemeente verkeerskundig mogelijk. De gemeente ziet echter geen voordelen in het afsluiten van de Berkenlaan ter hoogte van de Kazernelaan, aangezien er op de Berkenlaan alleen bestemmingsverkeer voor de Berkenlaan en de Kazernelaan rijdt. De gemeente ziet wel voordelen in het afsluiten van het oostelijk deel van de Berkenlaan voor autoverkeer ter hoogte van de Klinkenbergerweg. Bij het opstellen van het definitief ontwerp van dit deel van de Parklaan wil de gemeente deze maatregel graag bespreken met de bewoners van deze delen van de Berkenlaan en de Kazernelaan.
 - g. Een vergelijking tussen het oude en nieuwe verkeersmodel is wat de gemeente betreft minder zinvol. Ten behoeve van een zorgvuldige afweging is juist gekozen voor een nieuw verkeersmodel. Dit nieuwe verkeersmodel heeft ook ten grondslag gelegen aan de onderzoeken die ten behoeve van het bestemmingsplan zijn opgesteld. Het oude verkeersmodel was gebaseerd op een scenario wat minder waarschijnlijk werd. Inmiddels zijn er nieuwe landelijke scenario's beschikbaar gekomen. Dit is meegenomen in het nieuwe verkeersmodel. Verder is het verkeersmodel verbeterd door nieuwe inzichten, meetgegevens en onderzoeksmateriaal. Dit leidt tot allerlei wijzigingen in de input en tot mogelijk gewijzigde intensiteituitkomsten. Dit vertaalt zich ook door in de tabel met IC-waarden, die terug te vinden is in het rapport over Nut en Noodzaak van de Parklaan. Dit rapport is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd en terug te vinden in de toelichting. De conclusie is in ieder geval in beide onderzoeken gelijk gebleven; de nut en noodzaak van de realisatie van de Parklaan is wederom bevestigd. Naar aanleiding van een aantal zienswijzen is het voornemen om de Buurtmeesterweg vanaf de Nieuwe Kazernelaan af te sluiten voor doorgaand autoverkeer. Dit verkeer zal daarmee voornamelijk via de Arnhemseweg blijven rijden.
 - h. De Edeseweg blijft buiten de bebouwde kom en is een gebiedsontsluitingsweg waardoor er volgens de landelijke richtlijnen een maximum snelheid van 80 km/u geldt. Dit gedeelte binnen de bebouwde kom leggen acht niet alleen de gemeente maar ook de handhaving (politie) niet geloofwaardig, er is vrijwel geen aanliggende bebouwing waardoor het niet de uitstraling heeft van een bebouwde kom. Daarnaast leidt mede het behoud van de maximum snelheid van 80 km/u tot een aantrekkelijke/snelle route van de A12 naar Ede-Oost zodat de routes via Zandlaan/Tooroplaan ontlast worden. Voor een optimale afwikkeling van verkeer op de Parklaan worden de diverse verkeersregelinstanties (verkeerslichten) met elkaar gekoppeld. Dit geeft ook een goede mogelijkheid om grote groepen autoverkeer met de maximum snelheid door te laten rijden zodat de Parklaan een aantrekkelijke route is voor het verkeer van/naar Ede-Oost.
 - i. Een ongelijkvloerse oversteek voor langzaam verkeer ter hoogte van de Sysseltselaan acht de gemeente niet noodzakelijk. Door toepassing van een middenberm wordt een verkeersveilige oversteek in twee fasen gerealiseerd, waardoor de Parklaan hier goed oversteekbaar is. Daarnaast zou een verdiepte ligging van de Parklaan hier zorgen voor hoge kosten.
 - j. Tussen de ontsluiting van de kazernes Elias Beeckman en Maurits-Zuid acht de gemeente een tweerichting aan de oostzijde van de Parklaan noodzakelijk om de fietsroute compleet te maken van de Simon Stevin, via de Elias Beeckman, Maurits-Zuid, ENKA en vervolgens naar het Horapark (en vice versa). Hoewel de gemeente veilige fietsoversteken realiseert op de Parklaan, wordt een tweezijdig fietspad wenselijk geacht om een optimaal fietsnetwerk te realiseren. Het doortrekken van het gehele fietspad aan de oostzijde voorkomt dubbele oversteken over de Parklaan van/naar de diverse Kazerneterreinen. Het eventueel niet realiseren van het oostelijke fietspad langs de Parklaan leidt niet tot een verschuiving van de Parklaan. De uitgifte van bouwgrond op de Kazerneterreinen houdt qua geluidseisen rekeningen met de as van de weg waar het autoverkeer rijdt. De ligging van het fietspad staat hier los van.
 - k. De toekomstige geluidssituatie van de nieuwbouw langs de Eikenlaan is onderzocht in het kader van bestemmingsplan Ede, Kazerneterreinen (vastgesteld door de gemeenteraad op 25 april 2013). Tegelijk met de vaststelling van dit bestemmingsplan zijn hogere waarden vastgesteld voor de nieuwe woningen aan de Eikenlaan (Bivak, Verbindelaarsweg en

Veldpost). De hogere waarden zijn gebaseerd op een eerdere versie van het verkeersmodel. Volgens de laatste inzichten zal de toekomstige verkeersintensiteit van de Eikenlaan niet hoger liggen dan de aannames die als onderbouwing voor de hogere waarden (en dus ook de toegepaste gevelisolatie van de woningen) zijn gebruikt. Uit het verkeersmodel voor de Parklaan blijkt daarnaast dat door de realisatie van de Parklaan de verkeersintensiteiten op de Eikenlaan afnemen ten opzichte van de huidige situatie.

- l. De gemeente is het eens met reclamant dat het van belang is om omwonenden te betrekken bij uitwerking van het plan. Op het moment dat de huidige ontwerpen uitgewerkt worden in een definitief ontwerp, zullen de omwonenden worden betrokken. Tot op heden was alleen het ontwerp ter hoogte van de Berkenlaan uitgewerkt in een definitief ontwerp op basis van de plannen van het vorige bestemmingsplan. Dit plan zal binnenkort worden aangepast op basis van het nieuwe ontwerp waarbij rekening is gehouden met een geluidsscherm bij de Berkenlaan. Bij het maken van een nieuw definitief ontwerp worden bewoners wederom betrokken.
- m. Zoals bij antwoord 18j vermeld houdt de gemeente vast aan de een tweezijdig fietspad op het noordelijk deel van de Parklaan. Zoals bij antwoord 18d en 18e houdt de gemeente vast aan het behoud van 2 kruispunten voor de ontsluiting van Maurits-Zuid. Het nut en noodzaak om de Edeseweg ter hoogte van Hoekelum te verbreden van twee naar vier rijstroken is aangetoond door de studie van RHDHV (rapport Nut en noodzaak Parklaan januari 2015) die als bijlage bij het (ontwerp)bestemmingsplan Parklaan is gevoegd. Een samenvatting van deze rapportage is weergegeven in hoofdstuk 1.2.2 van de plandoelichting. De studie Nut en Noodzaak (tabel I/C-waarden) toont aan dat de Edeseweg met 2x1 rijstrook te weinig capaciteit biedt aan het toekomstige verkeer. De lengte van de opstelstroken en het aantal opstelstroken voor het kruispunt op de Hoekelumse Eng is noodzakelijk om al het verkeer af te kunnen wikkelen zonder congestievorming.

Conclusie

Naar aanleiding van deze zienswijze is de gemeente voornemens de Buurtmeesterweg tussen de Nieuwe Kazernelaan en de Langenberglaan af te sluiten voor doorgaand autoverkeer. Tevens is het voornemen om een verkeersmaatregel te nemen in de Berkenlaan. Het bestemmingsplan Parklaan hoeft hiervoor niet te worden aangepast. Voor de exacte wijzigingen wordt verwezen naar de Nota van Wijzigingen die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd. Voor het overige is er geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

18. b. reclamant 18b

Inhoud zienswijze

- a. Volgens reclamant hebben slechts enkele bewoners van de Buurtmeesterweg de informatiebrochure ontvangen. Bovendien is uit de informatiebrochure niet af te leiden dat er geen rechtstreekse verbinding meer komt op de rotonde bij de N224. Reclamant vraagt aan de gemeente om aan te geven waarom dit niet duidelijk in de brochure opgenomen is.
- b. Het verkeer zal nu via de Buurtmeesterweg gaan rijden, terwijl deze weg hier helemaal niet op berekend is. De Arnhemseweg wordt ontzien ten laste van de Buurtmeesterweg, waar veiligheid en leefbaarheid risico lopen. Reclamant ziet graag een oplossing waarmee overbelasting van de Buurtmeesterweg wordt voorkomen.

Gemeentelijke reactie

- a. De gemeente heeft de informatiebrochure ruim laten verspreiden bij alle aanwonenden van de toekomstige Parklaan. De gemeente is het niet eens met de stelling dat er uit de informatiebrochure niet af te leiden is dat er geen rechtstreekse verbinding meer komt van de rotonde op de Arnhemseweg. Het hele ontwerp van de Parklaan is te zien in de brochure. Er is voor gekozen om een aantal punten uit de Parklaan extra toe te lichten, maar de situatie rondom de rotonde is hierin inderdaad niet meegenomen. Wel is het ontwerp van de Parklaan uitgebreid toegelicht tijdens de drie inloopbijeenkomsten. Tijdens deze inloopbijeenkomsten zijn ongeveer 250 bewoners aanwezig geweest.
- b. De gemeente is het met reclamant eens dat een dergelijke toename van verkeer op de Buurtmeesterweg ongewenst is. Daarom is de gemeente voornemens de Buurtmeesterweg tussen de Nieuwe Kazernelaan en de Langenberglaan af te sluiten voor doorgaand

autoverkeer. Daarbij wordt gedacht aan een afsluiting waarbij bezoekers van de Scoutinggroep wel makkelijk via de Parklaan af en aan kunnen rijden. Voor deze afsluiting zal een separaat verkeersbesluit genomen worden bij de realisatie van dit deel van de Parklaan.

Conclusie

Naar aanleiding van deze zienswijze is de gemeente voornemens de Buurtmeesterweg tussen de Nieuwe Kazernelaan en de Langenberglaan af te sluiten voor doorgaand autoverkeer. Het bestemmingsplan Parklaan hoeft hiervoor niet te worden aangepast. Voor de exacte wijzigingen wordt verwezen naar de Nota van Wijzigingen die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd. Voor het overige is er geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

19. reclamant 19

Inhoud zienswijze

- a. Reclamant maakt zich zorgen over de toename van fijnstof door de Parklaan. In het bestemmingsplan wordt alleen rekening gehouden met gemiddelde (achtergrond)waarden en niet over lokale pieken en er vinden geen metingen plaats.
- b. Het bestemmingsplan houdt alleen rekening met PM10, maar reclamant verzoekt gemeente ook de blootstelling aan PM2.5 aan te pakken, want dit is nog veel schadelijker voor de gezondheid.
- c. Door de komst van de verkeerslichten bij ENKA zal er door de stoppende en optrekkende bewegingen meer uitstoot van fijnstof plaatsvinden. Reclamant heeft drie voorstellen om dit te reduceren; ontwerpen van een groene golf, plaatsen van flitspalen en de groenstructuur zo ontwerpen dat er fijnstof wordt afgevangen.

Gemeentelijke reactie

- a. De luchtkwaliteit in Ede wordt jaarlijks gemonitord in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De monitoring betreft berekeningen van de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} langs alle relevante wegen in Nederland voor de huidige situatie en toekomstige jaren op basis van verkeersprognoses. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een op metingen gebaseerd rekenmodel waarin lokale effecten vanwege bijvoorbeeld uitstoot van bedrijven en wegen opgeteld wordt bij achtergrondconcentraties. Resultaten van deze berekeningen zijn door een ieder te bekijken op www.nsl-monitoring.nl en www.atlasleefomgeving.nl. In de berekeningen voor de toekomstige jaren is ook de aanleg van de Parklaan en de toename van de verkeersintensiteit vanwege de ontwikkeling van ENKA en de Kazerneterreinen meegenomen. Uit de monitoring blijkt dat we in de gemeente Ede geen fijnstof-knelpunten hebben langs wegen: overall wordt ruimschoots voldaan aan de wettelijke grenswaarde. Overigens betekent dit niet dat er geen gezondheidseffecten kunnen zijn voor mensen die langs drukke verkeerswegen wonen. We proberen door optimale afstelling van de verkeersregelinstallaties (adaptieve regeling) in Ede de doorstroming zo goed mogelijk te laten verlopen, zodat zo min mogelijk onnodig hoeft worden opgetrokken door auto's.
- b. Zie antwoord 19a.
- c. De gemeente is inderdaad van plan om de verkeersregelinstallaties op het zuidelijk deel van de Parklaan op elkaar af te stemmen, zodat de doorstroming wordt bevorderd. Het plaatsen van cameratoezicht op snelheid (zgn. flitspalen) is een bevoegdheid en verantwoordelijkheid van het Openbaar Ministerie. Het Openbaar Ministerie heeft daar bepaalde criteria (o.a. minimum percentage overtreders en minimaal aantal ongevallen in een de afgelopen drie jaren) voor vastgesteld waarvoor dit gedeelte van de Parklaan niet in aanmerking komt.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

20. reclamant 20

Inhoud zienswijze

- a. Reclamant heeft in de informatiefolder niets teruggelezen over fijnstof. Momenteel heeft reclamant al veel last van zwarte fijnstof. Is er wel onderzoek gedaan naar fijnstof bij de voorbereidingen voor de aanleg van de Parklaan?

Gemeentelijke reactie

- a. Aangezien de Parklaan in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is opgenomen als project dat 'in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit wordt vindt geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit plaats. De luchtkwaliteit in Ede wordt jaarlijks gemonitord in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De monitoring betreft berekeningen van de concentraties NO₂, PM10 en PM2,5 (fijn stof) langs alle relevante wegen in Nederland voor de huidige situatie en toekomstige jaren op basis van verkeersprognoses. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een om metingen gebaseerd rekenmodel waarin lokale effecten vanwege bijvoorbeeld uitstoot van bedrijven en wegen opgeteld wordt bij achtergrondconcentraties. Resultaten van deze berekeningen zijn door een ieder te bekijken op www.nsl-monitoring.nl en www.atlasleefomgeving.nl. In de berekeningen voor de toekomstige jaren is ook de verbreding van de A12, de aanleg van de Parklaan en de toename van de verkeersintensiteit vanwege de ontwikkeling van ENKA en de Kazerneterreinen meegenomen. Uit de monitoring blijkt dat we in de gemeente Ede geen fijnstof-knelpunten hebben langs wegen: overal wordt ruimschoots voldaan aan de wettelijke grenswaarde. Overigens betekent dit niet dat er geen gezondheidseffecten kunnen zijn voor mensen die langs drukke verkeerswegen wonen. We proberen ondermeer door optimale afstelling van de verkeersregelinstallaties (adaptieve regeling) in Ede de doorstroming zo goed mogelijk te laten verlopen, zodat zo min mogelijk onnodig hoeft worden opgetrokken door auto's. Ook stimuleert de gemeente Ede duurzamere vormen van vervoer, zoals elektrisch rijden.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

21. reclamant 21

Inhoud zienswijze

- a. Reclamant begrijpt dat een vierbaansweg nodig is voor een betere ontsluiting, maar wil geen tweerichtingenfietspad. Momenteel ontstaan er zelfs op de eenrichtingfietspaden al gevaarlijke situaties door de drukte en vele scholieren. Ook de overstekende fietsers zullen gevaarlijke situaties opleveren.
- b. Door het tweerichtingenfietspad vermindert de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het station. Ook oversteken en stoplichten maken de reistijd langer, waardoor mensen minder snel de fiets zullen gaan pakken. Reclamant verzoekt om vanuit het oogpunt van de fietsers naar de plannen te kijken.

Gemeentelijke reactie

- a. De gemeente heeft ook geconstateerd dat in de huidige situatie al veelvuldig door fietsers in noordelijke richting aan de westzijde van de Edeseweg (ten noorden van het viaduct A12) tegen de richting in wordt gereden. Dit vindt plaats ondanks het huidige smalle profiel van het fietspad. Dit geeft de behoefte weer om aan de westzijde naar het noorden te fietsen en ondersteunt de gemeentelijke visie om al het fietsverkeer ongelijkvloers naar de westzijde van de Edeseweg te halen. Het tweerichtingen fietspad krijgt voldoende breedte (4,5 meter) om het fietsverkeer met verschillende snelheden elkaar veilig te kunnen laten passeren.
- b. Het fietsverkeer wordt juist naar de westzijde van de Parklaan geleid omdat de grootste fietsstroom ten opzichte van het zuiden een herkomst/bestemming heeft aan de westzijde van de Parklaan. De belangrijkste bestemmingen zijn daarbij: Kenniscampus Ede, fietsenstalling station Ede-Wageningen en het centrum van Ede. De verbinding naar de fietsenstalling(en) van het station zijn aan de westzijde van de Parklaan gelegen. Door aan de oostzijde van de Edeseweg langs het Landgoed Hoekelum geen tweerichtingen fietspad toe te voegen wordt voorkomen dat fietsers aan de oostzijde blijven fietsen en wildparkeren

bij het nieuwe busplein ten zuidoosten van de Albertstunnel. Daarnaast levert een extra fietspad aan de oostzijde van de Edeseweg een extra ruimteclaim op, wat er binnen het beschikbare profiel er niet is. Dit zou vervolgens van het landgoed Hoekelum afgaan wat ongewenst is.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

22. reclamant 22

Inhoud zienswijze

- a. Er wordt geen rekening gehouden met de geluidsoverlast voor de bewoners van de Keetmolenweg. Uit informatie van de gemeente blijkt dat er een toename van circa 2dB verwacht wordt, maar er worden geen geluidsmaatregelen genomen. Een toename van 2 dB klinkt als weinig, maar omdat het een logaritmische schaal betreft, zal er wel degelijk overlast komen.
- b. Er wordt momenteel te hard gereden door onder andere motoren waardoor er al overlast is. Reclamant verzoekt dan ook om de Parklaan af te sluiten voor vrachtverkeer, om sluipverkeer en (nachtelijke) geluidsoverlast te voorkomen.
- c. Naast het afsluiten van de Parklaan voor vrachtverkeer en geluidwerende maatregelen vraagt reclamant ook om geluidsabsorberend asfalt en constante snelheidscontrole.

Gemeentelijke reactie

- a. Per abuis is het appartementengebouw aan de Keetmolenweg niet opgenomen in het akoestisch onderzoek. Het onderzoek is hierop aangevuld. Uit het onderzoek blijkt dat door het toepassen van geluidreducerend asfalt op de Klinkenbergerweg tussen de aansluiting met de Parklaan en de kruising met de Emmalaan, de verwachte geluidstoename wordt weggenomen. Deze extra geluidsmaatregel is opgenomen in het definitieve plan.
- b. De Parklaan is een gebiedsontsluitingsweg die qua vorm, functie en gebruik geschikt is om vrachtverkeer af te wikkelen. Daarnaast is het instellen van een verbod voor vrachtverkeer nauwelijks handhaafbaar. Er zijn diverse bestemmingen nabij de Parklaan waarvoor expeditievrachtverkeer benodigd is. Dit overwegende is het niet wenselijk deze weg af te sluiten voor vrachtverkeer.
- c. Het toepassen van geluidreducerend asfalt op de Klinkenbergerweg nabij de Keetmolenweg neemt de verwachte geluidstoename weg. Deze extra geluidsmaatregel is opgenomen in het definitieve plan. Constante controle op snelheid (met behulp van camera's) is een bevoegdheid en verantwoordelijkheid van het Openbaar Ministerie. Het Openbaar Ministerie hanteert daar bepaalde criteria (o.a. bepaald aantal ongevallen in een de afgelopen drie jaren) waarvoor dit gedeelte van de Parklaan niet in aanmerking komt.

Conclusie

Deze zienswijze heeft geleid tot het besluit om geluidsreducerend asfalt toe te passen op de Klinkenbergerweg, ter hoogte van de Keetmolenweg. Bijlage 3 bij de regels is aangepast in die zin dat dit gedeelte van de Klinkenbergerweg tevens is opgenomen op de afbeelding. Voor de exacte wijzigingen wordt verwezen naar de Nota van Wijzigingen die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd. Voor het overige is er geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

23. reclamant 23

Inhoud zienswijze

- a. Alhoewel wordt gesteld dat het plangebied stopt bij de A12, is er sprake van een nieuwe verbinding van de A12 met het gebied ten zuiden hiervan. Het effect van de mogelijke alternatieve en sluiproutes via de Edeseweg-Vossenweg-Selterskampweg-Heelsumseweg is niet onderzocht. Het gaat om de omgevingseffecten van CO₂, NO_x, fijnstof en geluid.
- b. Tijdens de voorlichtingsbijeenkomsten in Bennekom is aangegeven hoe de fietsoversteekvoorzieningen ten zuiden van de Edeseweg zijn ingetekend. In de officiële documenten behorend bij het bestemmingsplan wordt hier echter niets over vermeld. De op

de voorlichtingsbijeenkomst aangeboden aanvullingen hebben ten onrecht gesuggereerd dat deze een juridische status hebben.

- c. Reclamant is van mening dat het bestemmingsplan zonder aanvulling van de twee bovenstaande punten niet kan worden vastgesteld.

Gemeentelijke reactie

- a. De realisatie van de nieuwe verbindingsweg (Edeseweg – Poortwachter/Dr. Willem Dreeslaan) is beperkt van invloed op de verkeersintensiteiten van de Vossenweg en Selterskampweg. Uit gegevens van het verkeersmodel blijkt dat op de genoemde wegen nauwelijks intensiteitverschillen zitten in de 0+-variant (situatie 2030 met Veluwe Poort zonder Parklaan) en de Parklaansituatie (situatie 2030 met Veluwe Poort met Parklaan). De aanleg van de Parklaan zorgt volgens de prognoses uit het verkeersmodel juist voor ontlasting van wegen in Bennekom-Noord (Van Balverenweg, Edeseweg). Er is dan ook geen sprake van verslechtering van de milieueffecten in Bennekom-Noord vanwege de aanleg van de Parklaan.
- b. Tijdens de voorlichtingsbijeenkomst zijn verschillende kaarten gepresenteerd die als verduidelijking hebben gediend op de verbeelding (de planologische kaart die bij het bestemmingsplan hoort) en het functioneel ontwerp. De aanpassing aan de zuidkant van de A12 om te zorgen voor een betere oversteekbaarheid voor fietsers passen binnen de vigerende bestemmingsplannen en hoeven dus niet opgenomen te worden in het bestemmingsplan voor de Parklaan. De aanpassingen zitten wel in de (financiële) scope van het project Parklaan en worden dus in het kader van de realisatie van de Parklaan meegenomen. Het gaat daarbij om een oversteekmogelijkheid in twee fasen ter hoogte van de Freule van Wassenaerlaan en een betere oversteek direct ten zuiden van de A12 verbeterd. Ook wordt het tweerichtenfietspad ter hoogte van het Baron van Wassenaerpark verbreed naar 4,5 meter.
- c. Er is in onderdeel 23a en b gemotiveerd een reactie gegeven op de zienswijze van reclamant. Er is geen reden om het bestemmingsplan om genoemde redenen aan te passen. De gemeente is van mening, dat alles afwegende, er voldoende argumenten zijn om het bestemmingsplan voor de Parklaan vast te stellen.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

24. reclamant 24

Inhoud zienswijze

- a. Reclamant heeft tijdens de voorlichtingsbijeenkomst op 7 juli in Bennekom de toezegging gekregen dat er verkeerscijfers beschikbaar zouden worden gesteld van de herkomst/bestemming van autoverkeer in 2030 en de tellingen en prognoses van fietsverkeer ten zuiden van de Edeseweg.
- b. Er is reclamant tevens toegezegd dat een ambtelijk verslag van de bijeenkomst beschikbaar zou komen.
- c. Nu beide documenten niet beschikbaar zijn gesteld en blijkbaar geen bijlage vormen van het bestemmingsplan, maar wel van groot belang zijn voor de onderbouwing van het plan, dient het bestemmingsplan niet als compleet te worden gezien en daarom afgewezen te worden.

Gemeentelijke reactie

- a. De gemeente heeft deze toezegging inderdaad gedaan en inmiddels zijn de gevraagde gegevens op 22 juli 2015 per e-mail aan reclamant verstrekt.
- b. Van de informatiebijeenkomst is geen verslag gemaakt. Dergelijke bijeenkomsten zijn immers van informatieve aard, waar doorgaans geen verslag van wordt gemaakt. Daarnaast was deze specifieke avond georganiseerd door de Dorpsraad Bennekom en had de gemeente niet had voorzien in verslaglegging.
- c. De verkeerscijfers zijn gebruikt bij de relevante onderzoeken zoals het akoestisch onderzoek, de passende beoordeling en de aanvulling op het MER. Deze onderzoeken en de verkeerscijfers zijn als bijlage gevoegd bij het bestemmingsplan en dienen als

onderbouwning bij het plan. De gemeente merkt dan ook op dat het bestemmingsplan compleet is en ziet niet in op grond waarvan het afgewezen zou moeten worden.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

25. reclamant 25

Inhoud zienswijze

- a. De uitkomsten van het verkeersonderzoek zijn niet aannemelijk. Reclamant heeft met de gemeente en de opsteller van het verkeersmodel (RHDHV) inzichten uitgewisseld en vragen gesteld. Hierbij zijn verschillen opgemerkt tussen het oude en het nieuwe verkeersmodel die niet kunnen worden verklaard. Zo is er op de Klinkenbergerweg een toename van factor 3. De argumenten die werden aangevoerd om die te verklaren acht reclamant te vaag en onvoldoende. Dit roept bij reclamant vragen op over de plausibiliteit van de onderzoeken en alle andere belangrijke verkeersdoelstellingen en onderdelen van de Parklaan.
- b. Reclamant oppert dat het zou kunnen dat het verkeer de Klinkenbergerweg als nieuwe korte route richting de Veluwe kan gaan gebruiken. Over dit risico is in de onderbouwning van nut en noodzaak niets terug te vinden, wat ook reclamant ook weer doet twifelen over de plausibiliteit van het onderzoek.
- c. De noodzaak tot realisatie van de Parklaan wordt niet aangetoond. Het plan gaat a priori uit van de aanleg van de Parklaan en geeft alleen argumenten voor de inrichting ervan. Andere minder schadelijk oplossingen zijn niet onderzocht.
- d. De aanleg van de Parklaan wordt gefinancierd uit de projecten ENKA en Kazerneterreinen. Er wordt minder gebouwd en woonfuncties worden ingeruild voor kantoorfuncties. Dit leidt tot andere verkeersstromen en inrichtingseisen.
- e. Voor de onderbouwning van de vierbaansweg bij de Edeseweg is bij voorbaat al uitgegaan van 80km/u. Deze snelheid aldaar is echter onrealistisch, gezien de korte afstand kan deze niet worden bereikt. Wellicht zou een snelheid van 60km/u aldaar modelmatig leiden tot een verkeersintensiteit waarbij met een tweebaansweg kan worden volstaan. Dit zou kosten besparen, minder vervuiling veroorzaken en fietspaden aan beide zijden mogelijk maken.
- f. Argument voor de vierbaansweg is dat dit de congestie opheft. Dit is niet juist, want de congestie wordt veroorzaakt door opstoppingen bij de rotonde Vossenweg/van Balverenweg in Bennekom.
- g. Reclamant stelt dat de congestie bij een vierbaansweg zal toenemen. Het grote kruispunt op de Eng zal een extra belemmering richting Bennekom vormen, tenzij hier een bescheiden kruispunt zal worden gerealiseerd, waarbij de Parklaan richting Parklaan als 'gewone zijweg' wordt uitgevoerd.
- h. De Parklaan is nu ruimer gedimensioneerd om extra verkeer aan te trekken wat anders alsnog van de Zandlaan/Tooroplaan gebruik zal maken. Er is nergens beargumenteerd of er ook andere maatregelen zijn dan een vierbaansweg aanleggen om de overlast op deze wegen te verlichten.
- i. De gepresenteerde 'versterking van de groenstructuur' is een valse voorstelling van zaken; de weg gaat ten koste van de bestaande groenstructuur, doorsnijden van de Sysseltselaan, verwijderen van veel groen op de Kazerneterreinen en het Horacomplex, tenietdoet van het laankarakter van de Bennekomseweg en het verwoesten van het laatste stuk Hoekelumse Eng.
- j. De uitvoering van een vierbaansweg is onverantwoord vanwege de extra uitstoot van fijnstof en NO_x, de extra te maken kosten en de extra schade die zal worden toegebracht aan de omgeving. De uitvoering van een tweebaansweg is ten onrechte niet onderzocht.
- k. De gemeente pleit in eigen (beleids)documenten voor behoud van de Bennekomseweg als groene schat. Dit zal door de Parklaan teniet worden gedaan.
- l. Het fraai vormgegeven kantorencomplex aan de oostzijde van de Parklaan, gelegen in een bosrijke omgeving zal worden aangetast.
- m. Het theehuis moet worden verplaatst omwille van de vierbaansweg. Reclamant is van mening dat er geen sprake meer zal zijn van een monument na verplaatsing, aangezien ook de historische locatie tot het monument behoort. Bovendien staat de bouwkundige staat van het theehuis verplaatsing niet toe. Er zal

- onvermijdelijk sprake zijn van sloop en nieuwbouw, wat de status als monument onvermijdelijk teniet zal doen.
- n. Er wordt op de Hoekelumse Eng een groot kruispunt gerealiseerd, waardoor er niets meer van de Eng overblijft. De rest van de eng wordt dichtgeplant, wat niet als natuurcompensatie mag worden gezien.
 - o. Het kruispunt op de Hoekelumse Eng is in strijd met eigen beleid; door het ingraven van het kruispunt en aanplant van het bosplantsoen worden de kwaliteiten van de eng voorgoed teniet gedaan.
 - p. Ook wordt de Hoekelumse Eng aangemerkt als 'Groene wig' en 'Zoekzone voor landschappelijke versterking'. Aanleg van een kruispunt aldaar kan niet als zodanig worden gezien. Het lijkt erop dat door de vaststelling van en verwijzing naar het Streefbeeld het beleid en de waarde van het gebied zijn aangepast aan de Parklaan i.p.v. dat de Parklaan is aangepast aan de waarden en het vastgestelde beleid; reclamant acht dit in strijd met goede ruimtelijke ordening.
 - q. De gemeente heeft aangegeven dat het tweerichtingenfietspad aan de westzijde van de Edeseweg is gelegen, omdat de meeste fietsers hun bestemming aan deze kant hebben. Reclamant is van mening dat een tweerichtingenfietspad gevaarlijk is door het risico van botsingen tussen tegenliggers. Zeker gezien het feit dat de snelste gebruikers in het midden zullen rijden.
 - r. Het fietsverkeer zal toch weer moeten oversteken bij het station om naar Ede te komen en in Bennekom moet de fietser weer terug zien te komen aan de westkant. Volgens de gemeente kan bij de verschillende verkeerslichten worden overgestoken. Reclamant ziet niet in waarom dit een argument is om het tweerichtingenfietspad aantrekkelijker te maken dan twee eenrichtingfietspaden aan beide zijden waarbij dezelfde kruispunten worden toegepast.
 - s. De fietstunnel is sociaal onveilig, omdat deze geen breed en ruim doorzicht heeft.
 - t. Er is geen rekening gehouden met de verkeerseffecten van aangrenzende gebieden zoals Bennekom, dit is in strijd met goede ruimtelijke ordening.
 - u. Er is geen rekening gehouden met extra sluipverkeer uit Renkum via de Selterskampweg en de extra milieubelasting als Bennekom Noord via de Parklaan een derde aansluiting op de A12 krijgt.
 - v. De rotonde Vossenweg/van Balverenweg is niet in het verkeersonderzoek betrokken.
 - w. Er is geen rekening gehouden met een fietsoversteek van de oostzijde naar de westzijde aan de Bennekomse kant van de Edeseweg. Dit had meegenomen worden in de planvorming.
 - x. Door de Parklaan dreigen tegenstrijdigheden met het eigen gemeentelijk beleid te ontstaan, zoals het zorgvuldig en duurzaam omgaan met de groene schatten van Ede.
 - y. Er is met betrekking tot verkeer geen rekening gehouden met eigentijds sturend verkeersbeleid en duurzaamheidsaspecten zoals de principes van Beter Benutten, LARGAS, stimuleren van openbaar vervoer en fiets en ontwikkelingen zoals thuiswerken.

Gemeentelijke reactie

- a. Een vergelijking tussen het oude en nieuwe verkeersmodel is wat de gemeente betreft niet zinvol. Ten behoeve van een zorgvuldige afweging is juist gekozen voor een nieuw verkeersmodel. Het oude verkeersmodel was gebaseerd op een scenario wat minder waarschijnlijk werd. Inmiddels zijn er nieuwe landelijke scenario's beschikbaar gekomen. Verder is het verkeersmodel verbeterd door nieuwe inzichten, meetgegevens en onderzoeksmateriaal. Dit leidt tot allerhande wijzigingen in de input en tot mogelijk gewijzigde intensiteituitkomsten. De conclusie is in ieder geval in beide onderzoeken gelijk gebleven, de realisatie van de Parklaan is nuttig en noodzakelijk en is in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.
- b. Door de inrichting van de Parklaan noord (geheel in de voorrang vanaf de Klinkenbergerweg/Albertstunnel tot aan de N224) wordt een aantrekkelijke (ook in snelheid) route aan de oostzijde van de Ede gemaakt. Hiermee wordt doorgaand verkeer van de Klinkenbergweg verleid naar de route van de Parklaan.
- c. Het nut en noodzaak van de Parklaan is aangetoond door de studie van RHDHV (rapport Nut en noodzaak Parklaan januari 2015) die als bijlage bij het (ontwerp)bestemmingsplan Parklaan is gevoegd. Een samenvatting van deze rapportage is weergegeven in hoofdstuk 1.2.2 van de plantoelichting. Het niet aanleggen van de Parklaan zal zorgen voor een

verminderde bereikbaarheid van Ede oost, zal leiden tot knelpunten op de huidige hoofdwegenstructuur en daardoor zal bovendien de leefbaarheid op de (gebiedsontsluiting)wegen door Ede verslechteren. Onderzoeken naar een alternatief tracé zijn wat de gemeente betreft niet aan de orde. De afweging van de diverse varianten heeft in het verleden zorgvuldig plaatsgevonden. Daarom ziet de gemeente geen aanleiding om een alternatieve ligging van de Parklaan te overwegen. Daarnaast wordt er op gewezen dat de Afdeling in haar eerdere uitspraak over de Parklaan (AbRS 23 april 2014, zaaknummer 201211728/1/R2) heeft overwogen dat de toegepaste trechtering in het kader van de alternatievenbeoordeling zorgvuldig heeft plaatsgevonden. De eerder in het MER berekende varianten moeten slechts dan opnieuw worden doorgerekend indien de geactualiseerde onderzoeksgegevens leiden tot een ander verkeersbeleid in Ede-Oost. In de aanvulling op het MER bevestigt Arcadis dat het verkeersbeeld noch de trechtering als gevolg van de aanpassingen en het nieuwe verkeersmodel wijzigen (zie pagina 15 van het rapport van 21 april 2015).

- d. Ten behoeve van een zorgvuldige afweging is gekozen voor het maken van een nieuw verkeersmodel. Het oude verkeersmodel was gebaseerd op een scenario wat minder waarschijnlijk werd. Inmiddels zijn er nieuwe landelijke scenario's beschikbaar gekomen. Verder is het verkeersmodel verbeterd door nieuwe inzichten, meetgegevens en onderzoeksmateriaal. Dit leidt tot allerhande wijzigingen in de input en tot mogelijk gewijzigde intensiteituitkomsten welke in het ontwerp zijn getoetst.
- e. De Edeseweg blijft buiten de bebouwde kom en is een gebiedsontsluitingsweg waardoor er volgens de landelijke richtlijnen een maximumsnelheid van 80 km/u geldt. De gemeente sluit aan bij deze landelijke richtlijnen, zodat voor automobilisten steeds duidelijk is bij welk wegtype welke snelheid geldt. Dit gedeelte binnen de bebouwde kom brengen acht niet alleen de gemeente maar ook de handhaving (politie) niet geloofwaardig. Er is immers vrijwel geen aanliggende bebouwing waardoor de omgeving van de Parklaan niet de uitstraling heeft van een bebouwde kom. Daarnaast leidt mede het behoud van de maximumsnelheid van 80 km/u tot een aantrekkelijke/snelle route van de A12 naar Ede-Oost zodat de routes via Zandlaan/Tooroplaan ontlast worden. Voor een optimale afwikkeling van verkeer op de Parklaan worden de diverse verkeersregelininstallaties (verkeerslichten) met elkaar gekoppeld. Dit geeft ook een goede mogelijkheid om grote groepen autoverkeer met de maximum snelheid door te laten rijden zodat de Parklaan een aantrekkelijke route is voor het verkeer van/naar Ede oost.
- f. Het verdubbelen van de capaciteit op de Edeseweg staat los van de verkeerssituatie op de Edeseweg ter hoogte van de Van Balverenweg. De capaciteit op de Edeseweg wordt juist verduubeld omdat het noodzakelijk is om al het verkeer tussen de Hoekelumse Eng en de Zandlaan te kunnen verwerken. Zoals bij antwoord 25c vermeld, blijkt uit de studie van RHDHV (rapport Nut en noodzaak Parklaan januari 2015) dat een 2x1 rijstrook van de Parklaan onvoldoende is om al het toekomstige verkeer te kunnen verwerken. Daarnaast wil de gemeente juist dat de Parklaan de meest aantrekkelijke route wordt voor verkeer met de relatie Ede oost – Poortwachter/A12 om zo de overige wegen door Ede (bijvoorbeeld de Tooroplaan) te ontlasten.
- g. Zoals vermeld bij de reactie onder antwoord 25f, wil de gemeente de Parklaan juist tot de meest aantrekkelijke route voor verkeer van Ede oost naar de A12 (en vice versa) maken. De voorgestelde kruispuntvorm is noodzakelijk voor een goede afwikkeling van al het toekomstig verkeer op dit kruispunt. Het kruispunt bescheidener uitvoeren zal er voor zorgen dat het kruispunt de grote hoeveelheid verkeer in de toekomst niet aan kan. De nadruk op de richting Ede-Bennekom leggen is in strijd met het doel van de Parklaan, te weten een optimale ontsluiting van de Ede oost op de Poortwachter/A12 realiseren.
- h. Het uitgangspunt bij de realisatie van de Parklaan is juist om het verkeer in de toekomst minder door de woonwijken van Ede te laten rijden. Om het verkeer van de Zandlaan en Tooroplaan naar de Parklaan te kunnen verleiden is een goede doorstroming op de Parklaan van belang. Bij de uitvoering van een Parklaan met 2x1 rijstrook is de doorstroming beperkt en zal het verkeer een alternatieve route kiezen door Ede heen.
- i. Het aanleggen/verbreden van een weg door een groene omgeving heeft helaas effect op de omgeving. Er moeten bomen gekapt worden voor de aanleg van de Parklaan (daar is de raad zich van bewust). De Parklaan is echter zo zorgvuldig mogelijk ingepast in de omgeving en ontworpen met brede bermen die ruimte bieden aan nieuwe groenstructuren en bomen. Tot slot wordt verwezen naar de eerdere uitspraak van de Afdeling over de

Parklaan. Daarin heeft de Afdeling overwogen dat de raad na afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht heeft kunnen toekennen aan het belang van het realiseren van de weg (zie rechtsoverweging 9.4).

- j. Zoals bij de reactie onder 25f is vermeld, is de capaciteit van een 2x1 rijstrook van de Parklaan niet voldoende om al het toekomstige verkeer te verwerken. In het rapport over Nut en Noodzaak van de Parklaan dat door RHDHV is opgesteld is een variant met 2x1 rijstrook wel degelijk onderzocht, maar deze variant wordt door de gemeente als onwenselijk gezien. Uit de jaarlijkse monitoring volgt dat nu en in de toekomst langs alle gemeentelijke wegen en ook langs de N224 wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Tot slot wordt verwezen naar de eerdere uitspraak van de Afdeling over de Parklaan. Daarin heeft de Afdeling overwogen dat de beoogde weg is opgenomen in het NSL en dat aldus te gelden heeft dat de grenswaarden uit bijlage 2 bij de Wm geen beletsel vormen om het bestemmingsplan vast te stellen (zie rechtsoverweging 10.7).
- k. Mede om deze reden zitten in het ontwerp brede bermen waarin ruimte is voor een rijke boomstructuur. Hiermee blijft het groene karakter van de Bennekomseweg voor de toekomst behouden.
- l. Het kantorencomplex zelf wordt niet aangetast. De omstandigheid dat met de verbreding van de weg de omgeving verandert, laat dit onverlet en is bovendien geen reden om het bestemmingsplan niet vast te stellen. In de uitspraak over de Parklaan heeft de Afdeling geoordeeld dat de parkachtige setting voor wat betreft de daar genoemde kantoren voor een groot deel behouden blijft (zie rechtsoverweging 18.4). Maar ook indien en voor zover dit niet zo zou zijn, valt niet in te zien dat dit een beletsel vormt om het bestemmingsplan vast te stellen.
- m. Zoals de Afdeling al vaker heeft overwogen, betekent een aanwijzing als beschermd monument niet dat wijzigingen geen doorgang meer zouden kunnen vinden. De regelgeving voorziet immers in de mogelijkheid om een vergunning te verlenen voor het in enig opzicht wijzigen, verplaatsen, verstoren of zelfs slopen van een rijksmonument, of het zodanig herstellen of gebruiken waardoor het wordt ontsierd of in gevaar wordt gebracht (artikel 2.1 lid 1 onder f Wabo). Onder meer de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK), een onafhankelijk gemeentelijk adviesorgaan op het gebied van welstand en cultuurhistorie, brengt inzake deze procedure een advies uit aan het college. Deze procedure is echter nog niet aan de orde. Het bestemmingsplan is in beginsel niet het geschikte instrument om aan te geven op welke wijze de noodzakelijke wijzigingen precies worden vormgegeven en welke gevolgen dit met zich brengt voor het monument. Daarom behoeft pas in een omgevingsvergunningprocedure, op basis van concreet uitgewerkte plannen, definitief te worden afgewogen of de wijzigingen geen te grote inbreuk maken op de monumentale waarden (zie onder meer de uitspraken AbRS 8 mei 2013, zaaknummer 201207091/1/A2 en AbRS 19 juli 2006, zaaknummer 200508692/1). Het bestemmingsplan maakt een toekomstige verplaatsing echter wel al planologisch mogelijk. Bovendien is een verplaatsing van een monument in beginsel een drastische ingreep. De gemeente heeft daarom een vooronderzoek laten uitvoeren, om de technische (on)mogelijkheden inzake verplaatsing in kaart te brengen (Duyts Bouwconstructies, 2012) en om de nog aanwezige monumentale waarden nader te inventariseren en de te verwachten effecten hierop, zowel ten aanzien van de beschermde parkaanleg als ten aanzien van het beschermde theepaviljoen met dienstwoning (Bureau voor Bouwhistorie en Architectuurgeschiedenis, *Edeseweg 157 Bennekom, Bouwhistorische opname op hoofdlijnen met waardestelling*, Utrecht 2013). De conclusies geven geen aanleiding om op voorhand al van verdere planvorming af te zien. Bovendien is over een eventuele verplaatsing in 2014 vooradvies gevraagd aan de CRK, die de gemeente hier bij voorbaat niet afwijzend over heeft geadviseerd. Daarnaast is het ontwerpbestemmingsplan in het kader van het wettelijk vooroverleg naar de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed toegezonden. Er is geen reactie op het ontwerpplan ontvangen. Met inachtneming van een aantal randvoorwaarden kunnen negatieve effecten worden geminimaliseerd bij een eventuele uitwerking van de plannen. Tegelijkertijd kan de verplaatsing worden aangegrepen om onwenselijke verstoringen (uit later tijd) in het gevelbeeld van het theehuis ongedaan te maken. Er zijn daarom geen redenen om aan te nemen dat het bestemmingsplan vanwege de aanwezigheid van het rijksmonument en de vereiste verplaatsing daarvan niet uitvoerbaar zou zijn.

Daarbij komt dat de aanleg van de Parklaan een belangrijke voorwaarde vormt om de ontwikkelingen in het plangebied van de Veluwe Poort (Kazerneterreinen, ENKA-terrein) mogelijk te maken, waar gewerkt wordt aan de herbestemming van maar liefst 27 rijks- en gemeentelijke monumenten, evenals een aantal karakteristieke panden, terwijl bij deze gebiedsontwikkeling ook talrijke waardevolle cultuurlandschappelijke elementen en historische structuren worden ingepast, hersteld, en/of als inspiratiebron hebben gediend voor toekomstige planvorming.

De stelling van reclamant dat de bouwkundige staat een verplaatsing niet zou toestaan, is onvoldoende, wordt niet gevolgd. De gemeente heeft bij wijze van vooronderzoek de mogelijkheden al laten onderzoeken en kan op basis daarvan de stelling van reclamant niet onderschrijven. Vanwege het handhaven van de zichtlijnen is uitgegaan van een beperkte verplaatsing op het perceel. Het theehuis met dienstwoning kan, vanwege zijn relatief beperkte gewicht, door middel van een kraan verplaatst worden. Hiervoor is het noodzakelijk een hulpconstructie aan te brengen, waaraan het bestaande gebouw kan worden opgehesen. Uitgangspunt is verplaatsing en restauratie/reconstructie met zoveel mogelijk hergebruik van bestaande materialen en dus niet sloop en nieuwbouw zoals reclamant stelt. Dit is bovendien vastgelegd in een overeenkomst met de eigenaar van het theehuis.

- n. Er wordt op de Eng alleen voorzien in aanplant langs de randen die noodzakelijk en gewenst is voor de natuurwaarden.
- o. Door de kruising verlaagd aan te leggen wordt de hoge ligging van de Eng geaccentueerd. Beplanting wordt alleen langs de randen aangebracht en is onderdeel van de natuurcompensatie.
- p. In het plan voor de Groene Wig is al rekening gehouden met het tracé van de Parklaan. Met de verdere uitwerking is zoveel mogelijke rekening gehouden met de kwaliteiten van de Eng. Tot slot wordt verwezen naar de eerdere uitspraak van de Afdeling over de Parklaan. Daarin heeft de Afdeling overwogen dat de raad na afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht heeft kunnen toekennen aan het belang van het realiseren van de weg (zie rechtsoverweging 9.4).
- q. Het tweerichtingen fietspad krijgt voldoende breedte, namelijk 4,5 meter, om het fietsverkeer met verschillende snelheden elkaar veilig te kunnen laten passeren.
- r. Het overgrote deel van het fietsverkeer heeft zijn herkomst of bestemming aan de westzijde van de Parklaan. Denk hierbij aan de Kenniscampus, de fietsenstalling van het station Ede-Wageningen en het centrum van Ede (via de nieuw aan te leggen westelijke perrontunnel die de Oude Bennekomseweg met de Stationsweg verbindt). Deze groep fietsers kan conflictvrij de Parklaan passeren waarbij zowel het gemotoriseerde verkeer als het fietsverkeer een optimale doorstroming heeft. Een klein aandeel van de fietsstromen heeft zijn bestemming in ENKA (zuid) of het Horapark. Dit kleine aantal dient gebruik te maken van de oversteken op de met verkeerslichtengeregelde kruispunten. Fietsers van/naar het noordelijk deel van ENKA kunnen via de snelfietsroute Ede-Veenendaal ongelijkvloers de Parklaan passeren door gebruik te maken van de toekomstige fietsroute door het station.
- s. De fietstunnel wordt op een zo goed mogelijke sociaal veilige manier ontworpen. Hierbij is aandacht voor verschillende aspecten, zoals doorzicht, kleurstelling, verlichtingsniveau, schuine wanden en een optimale daglichttoetreding.
- t. Uit het verkeersmodel blijkt dat door de ontwikkeling van Veluwe Poort (invulling Kazerneterreinen en ENKA-terrein met nieuwe functies) en zonder aanleg van de Parklaan er juist meer verkeer door Bennekom zal gaan rijden. De intensiteit op de Edeseweg ten zuiden van de A12 zal toenemen. Nog meer is dat het geval op de Van Balverenweg. Daar is een forse stijging van de verkeerintensiteit waarneembaar. De aanleg van de Parklaan zorgt voor een afname van het verkeer in Bennekom ten opzichte van een situatie zonder Parklaan. Er is dus wel degelijk rekening gehouden met de verkeerseffecten in aangrenzende gebieden.
- u. De realisatie van de nieuwe verbindingsweg (Edeseweg – Poortwachter/Dr. Willem Dreeslaan) is beperkt van invloed op de verkeersintensiteiten van de Vossenweg en de Selterskampweg. Uit gegevens van het verkeersmodel blijkt dat op de genoemde wegen nauwelijks intensiteitverschillen zitten in de 0+-variant (situatie 2030 met Veluwe Poort zonder Parklaan) en de Parklaansituatie (situatie 2030 met Veluwe Poort met Parklaan). De aanleg van de Parklaan zorgt volgens de prognoses uit het verkeersmodel voor ontlasting van wegen in Bennekom-Noord (Van Balverenweg, Edeseweg). Er is dan ook

geen sprake van verslechtering van de milieueffecten in Bennekom-Noord vanwege de aanleg van de Parklaan.

- v. De rotonde Edeseweg/van Balverenweg valt buiten de scope van het project Parklaan. Wat van belang is, is dat de Parklaan juist verlichting brengt voor de verkeerssituatie op de rotonde Edeseweg/Van Balverenweg. Deze rotonde krijgt in 2030 minder verkeer te verwerken, indien de Parklaan gerealiseerd wordt. In onderstaande tabel zijn de etmaalintensiteiten voor 2030 weergegeven voor iedere 'tak' van de rotonde Edeseweg/Van Balverenweg. Met name is het verschil zichtbaar op de Van Balverenweg en de Edeseweg ten noorden van de rotonde. De toename wordt grotendeels verklaard door het ontbreken van de Parklaan tussen de Edeseweg en de Poortwachter/A12.

Wegvak	Met Parklaan	Zonder Parklaan	Vershil	%
Edeseweg (noordtak)	17800	20900	-3100	-15%
Vossenweg	7300	7500	-200	-3%
Edeseweg (zuidtak)	8300	9000	-700	-8%
Van Balverenweg	4900	9900	-5000	-51%

- w. Er wordt wel degelijk rekening gehouden met het creëren van een veilige oversteek voor fietsers van oostzijde naar de westzijde van de Edeseweg rond het viaduct van de A12. De Edeseweg kan goed en veilig overgestoken worden door de toepassing van verschillende oversteken in 2 fasen. Door een wachtruimte tussen de rijbanen te realiseren hoeft de fietser maar één rijrichting van het verkeer over te steken en is de oversteeklengte met 3,5 meter beperkt. De fietsoversteek over de Edeseweg nabij de toegangsweg naar de kaasboerderij (ten noorden van het viaduct A12) voorziet in een middenberm zodat in twee fasen overgestoken kan worden. Deze opstelplek tussen de rijbanen krijgt extra breedte en lengte die voor groepen fietsers en ook voor bijzondere fietsvormen geschikt is om zich veilig op te stellen. Daarnaast is er een oversteekmogelijkheid in twee fasen ter hoogte van de Freule van Wassenaerlaan en wordt de oversteek direct ten zuiden van de A12 verbeterd. Ook wordt het tweerichtingenfietspad ter hoogte van het Baron van Wassenaerpark verbreed naar 4,5 meter. De aanpassingen aan de zuidkant van de A12 passen binnen de vigerende bestemmingsplannen en hoeven dus niet opgenomen te worden in het bestemmingsplan voor de Parklaan. De aanpassingen zitten wel in de financiële scope van het project Parklaan.
- x. Het is niet duidelijk wat reclamant precies bedoelt met de 'groene schatten'. In zijn algemeenheid kan wel worden gezegd dat met een groot infrastructureel werk keuzes gemaakt moeten worden. De gemeente is er van overtuigd dat in het ontwerp zoveel als mogelijk rekening gehouden is met de bijzondere omgevingskwaliteiten, zie ook de antwoorden 25i, 25k, 25o en 25p.
- y. Ten behoeve van een zorgvuldige afweging is juist gekozen voor een nieuw verkeersmodel. Het oude verkeersmodel was gebaseerd op een scenario dat minder waarschijnlijk werd en inmiddels zijn er nieuwe landelijke scenario's beschikbaar gekomen. In deze landelijke scenario's zijn ook allerlei trends op het gebied van mobiliteit opgenomen. Verder is het verkeersmodel verbeterd door nieuwe inzichten, meetgegevens en onderzoeksmateriaal. Dit leidt tot allerlei wijzigingen in de input en tot mogelijk gewijzigde intensiteituitkomsten. De conclusie in beide modellen is in ieder geval gelijk gebleven, de realisatie van de Parklaan is nuttig en noodzakelijk. Ook is er rekenschap gehouden met het LARGAS-principe. Op het noordelijk deel van de Parklaan passen we dat ook grotendeels toe. Daar realiseren we gescheiden rijbanen zonder inhaalmogelijkheden op een weg in de voorrang. De hogere intensiteiten op het midden-/zuidelijk deel van de Parklaan laten dit principe niet toe. Voor wat betreft dit laatste wordt ook verwezen naar de eerdere uitspraak van de Afdeling over de Parklaan, waarin de Afdeling heeft bevestigd dat het LARGAS-principe niet kan worden toegepast indien de verkeersintensiteit te hoog is (zie rechtsoverweging 12).

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

26. reclamant 26

Inhoud zienswijze

- a. De Hoekelumse Eng is een cultuurhistorisch element met lange historie. Het huidige open, agrarisch beeld met karakteristieke verhoogde ligging van de eng wordt door de Parklaan teniet gedaan. Niet alleen de ligging van de weg, maar ook de geplande nieuwe aanleg van groen in het oorspronkelijk open landschap tast Hoekelum op onherstelbare wijze aan. De huidige indeling tussen open ruimten en bosschages was oorspronkelijk zo ontworpen om afwisselend de blik te focussen op het huis en het landschap. Dit zal verdwijnen.
- b. Reclamant stelt voor om de Parklaan noordelijker aan te leggen, langs de rand van de Eng en de zoom van de huidige bosschages, om de cultuurhistorische waarden te behouden.

Gemeentelijke reactie

- a. Bij het ingraven van het kruispunt en de aanplant van groen worden de nadelige effecten voor de karakteristieke bolling en openheid van de Eng zoveel mogelijk gemarginaliseerd. Bij de landschappelijke inpassing wordt rekening gehouden met de cultuurhistorische karakteristieken van het terrein. Zo wordt de weg, waar dat mogelijk is, lager aangelegd dan het omringende maaiveld, en snijdt dan als het ware door het oude landschap, waarbij de van oorsprong hoger gelegen enggronden geaccentueerd worden. Enkele bestaande kwaliteiten worden behouden - de zichtlijn over de Bennekomseweg wordt gerespecteerd -, en enkele nieuwe kwaliteiten worden toegevoegd: vanuit de nieuwe onderdoorgang, rijdende naar Ede, wordt zicht geboden op de bebouwing van het Landgoed.
- b. Naast een optimale verkeerskundige routing is de ligging van het tracé van de Parklaan over de Hoekelumse Eng mede gekozen in het belang van de natuur. Aan de noordzijde van de Hoekelumse Eng bevindt zich een bos wat aangewezen is als GNN gebied. Een opschuiving naar het noorden en behoud van verkeerskundige acceptabele bochtstralen (hoe scherp kan de bocht gemaakt worden bij een maximum snelheid van 80 km/u) gaat ten koste van GNN. Het tracé is naast de verkeerskundige uitgangspunten zodanig gekozen dan komende vanuit de onderdoorgang zicht is op de bebouwing van Hoekelum.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

27. reclamant 27

Inhoud zienswijze

- a. Nut en noodzaak van een vierbaansweg wordt niet aangetoond. Het rapport 'Nut en noodzaak' roept een aantal vragen op die het besluit tot een vierbaansweg ondermijnen door foute verkeerscijfers, onveiligheid voor fietsers en aantasting van cultuur en natuur.
- b. De rapportage van het verkeersmodel uit 2012 sluit niet aan op die van 2015. De capaciteiten verschillen tussen de rapporten (voetnoot 2, pagina 4), als ook in de memo 'Capaciteiten en snelheden'. Hiervoor veranderen de I/C waarden en worden daardoor onbetrouwbaar.
- c. Er worden verschillende benaderingen van de I/C waarden toegepast gebruikt voor de rapporten uit 2012 en 2015 welke niet aannemelijk zijn.
- d. Er zijn opmerkelijke verschillen in verkeersintensiteiten zoals op de Klinkenbergerweg, waar de waarden een factor 3 hoger liggen. Hiervoor is geen duidelijke verklaring gegeven. Er zou tussen beide modellen consistentie moeten zitten, anders staat het onderzoek op losse schroeven. Waarop is de conclusie gebaseerd dat uit beide onderzoeken blijkt dat de Parklaan nuttig en noodzakelijk is en geldt dit ook voor het vierbaanstraject.
- e. Ook al wordt het plangebied begrensd bij de A12, er blijft een noodzaak bestaan om het knelpunt bij de rotonde van Balverenweg/Vossenweg aan te pakken.
- f. De benadering van de aantrekkende werking van de vierbaansweg is het doel geworden, in afwijking van het rapport in 2012 en niet terug te vinden in de nota. Het spreekt de conclusie tegen die zich beperkt tot een getallen patroon gebaseerd op nieuwe gegevens waarin deze aantrekkende werking geen rol kan spelen.
- g. Door veel verschillen in de rapporten uit 2012 en 2015 wordt de nut en noodzaak zeker niet onderbouwd. De rapportage is gericht op een automobilist die snel door wil rijden, maar de congestie blijft en neemt misschien wel toe bij het kruispunt A12.

- h. De combinatie van gebruikers (auto's, fietsers, voetgangers en brommers) op de ventweg welke het tweerichtingenfietspad moeten kruisen is gevaarlijk.
- i. Ook het verschil in snelheid en wijze van passeren is gevaarlijk.
- j. Het fietsverkeer richting Bennekom wordt belemmerd doordat de (oudere) fietsers de sociaal onveilige fietstunnel niet willen gebruiken.
- k. Door de Parklaan moeten veel jonge en oude bomen gekapt worden.
- l. Door de verkeerslichten op de twee nieuwe kruispunten zal de Bennekomseweg meer last krijgen van fijnstof en geluid. In het akoestisch onderzoek wordt geen rekening gehouden met de verkeersaantrekkende werking en is er onduidelijkheid over de deelname van vrachtverkeer.
- m. Voor de Bennekomseweg worden maatregelen vermeld die voor 5dB geluidsafname zorgen tot 58dB. De maximale toegestane geluidswaarde bij reconstructie is door de Provincie vastgesteld op 57dB. Daarbij wordt gesteld dat de intentie moet zijn om het geluid zoveel mogelijk te reduceren en verplicht tot aanleg van geluidsarm asfalt. De geluidswaarde kan teruggebracht worden tot 57dB door langs de Bennekomseweg en Edeseweg een lage afscheiding van een geluidwerende constructie aan te leggen.
- n. Er is geen onderzoek gedaan naar de gevolgen van de verkeerslichten op de uitstoot van fijnstof.
- o. Reclamant gaat ervan uit dat er met de bewoners van de Bennekomseweg overlegd wordt over de inrichting van de parkeerplaatsen, snelheidscontrole en de geluidwerende afscheiding tussen autoweg en fietspad.
- p. Er wordt in het algemeen te weinig rekening gehouden met de gewijzigde omstandigheden en worden burgers te weinig betrokken. Voor de bewoners van de Bennekomseweg betekent de Parklaan een verval van een fraaie laan en het bevorderen van verkeersonveiligheid en blokkering van de bereikbaarheid van de aanwonenden.

Gemeentelijke reactie

- a. Het nut en noodzaak om de Bennekomseweg/Edeseweg te verbreden van twee naar vier rijstroken is aangetoond door de studie van RHDHV (rapport Nut en noodzaak Parklaan januari 2015) die als bijlage bij het (ontwerp)bestemmingsplan Parklaan is gevoegd. Een samenvatting van deze rapportage is weergegeven in hoofdstuk 1.2.2. De studie Nut en Noodzaak (tabel I/C-waarden) toont aan dat de Edeseweg met 2x1 rijstrook te weinig capaciteit biedt aan het toekomstige verkeer.
Voor de gemeente is de uitkomst van de studie Nut en noodzaak Parklaan helder, de aanleg van de Parklaan met 2x2 rijstroken op de Bennekomseweg en Edeseweg is noodzakelijk voor een goede ontsluiting van Ede oost en zorgt daarnaast dat het merendeel van de hoofdwegen door Ede-stad minder belast worden.
- b. De capaciteiten van de wegen in het onderzoek zijn niet gewijzigd. In de rapportage van 2012 is melding gemaakt van een capaciteit van 750 tot 1000 motorvoertuigen per uur (mvt/u). Echter voor diverse wegvakken is een capaciteit gehanteerd van 1250 mvt/uur. In feite is de voetnoot hersteld. In theorie kan de capaciteit van een wegvak boven de 1500 mvt/u bedragen. Echter dit is niet of nauwelijks realiseerbaar door invloed van bochten, kruispunten, bermen, aanliggende bebouwing etc. Zoals in de memo Capaciteiten en Snelheden is vermeld liggen de capaciteiten op en om de Parklaan tussen de 750 en 1250 mvt/u en zijn deze ongewijzigd ten op zichte van 2012.
- c. Voor de IC-waarden berekening zijn dezelfde uitgangspunten gehanteerd. Echter er wordt gerekend met nieuwe verkeersintensiteiten (zie ook antwoord 27d).
- d. Een vergelijking tussen het oude en nieuwe verkeersmodel is wat de gemeente betreft minder zinvol. Ten behoeve van een zorgvuldige afweging is juist gekozen voor een nieuw verkeersmodel. Het oude verkeersmodel was gebaseerd op een scenario wat minder waarschijnlijk werd en inmiddels zijn er nieuwe landelijke scenario's beschikbaar gekomen. Verder is het verkeersmodel verbeterd door nieuwe inzichten, meetgegevens en onderzoeksmateriaal. Dit leidt tot allerhande wijzigingen in de input en tot mogelijk gewijzigde intensiteituitkomsten. De gewijzigde intensiteituitkomsten leidt tot andere IC-waarden (immers IC-waarde is Intensiteit / capaciteit). De conclusie is uit beide modellen is in ieder gelijk gebleven, de realisatie van de Parklaan is nuttig en noodzakelijk.
- e. De rotonde Edeseweg/van Balverenweg valt buiten de scope van het project Parklaan. Wat van belang is om te weten is dat de Parklaan juist verlichting brengt voor de verkeerssituatie op de rotonde Edeseweg/Van Balverenweg. Deze rotonde krijgt in 2030

minder verkeer te verwerken indien de Parklaan gerealiseerd is. In onderstaande tabel zijn de etmaalintensiteiten voor 2030 weergegeven voor iedere 'tak' van de rotonde Edeseweg/Van Balverenweg.

Wegvak	Met Parklaan	Zonder Parklaan	Vershil	%
Edeseweg (noordtak)	17800	20900	-3100	-15%
Vossenweg	7300	7500	-200	-3%
Edeseweg (zuidtak)	8300	9000	-700	-8%
Van Balverenweg	4900	9900	-5000	-51%

Met name is het verschil zichtbaar op de Van Balverenweg en de Edeseweg ten noorden van de rotonde. De toename wordt grotendeels verklaard door het ontbreken van de Parklaan tussen de Edeseweg en de Poortwachter/A12.

- f. Zoals bij antwoord 27a vermeld blijkt uit de studie van RHDHV (rapport Nut en noodzaak Parklaan januari 2015) blijkt dat een 2x1 rijstrook van de Parklaan onvoldoende is om al het toekomstige verkeer te kunnen verwerken. Daarnaast wil de gemeente juist dat de Parklaan de meest aantrekkelijke route wordt voor verkeer met de relatie Ede oost – Poortwachter/A12 om zo de overige wegen door Ede (bijvoorbeeld de Tooroplaan) te ontlasten.
- g. Alle kruispunten zijn doorberekend op hun capaciteit. De huidige voorgestelde kruispuntfiguraties bieden voldoende capaciteit om al het verkeer te verwerken. Het kruispunt bij de Poortwachter (zuidelijke op-/afritten A12, Dr. Willem Dreeslaan en de Parklaan) is een kruispunt waar drie verschillende beheerders samen komen. Daarom is dit kruispunt ontworpen in overleg met Rijkswaterstaat en de Provincie Gelderland. Alle wegbeheerders hebben vertrouwen in de capaciteit van deze toekomstige kruising.
- h. De ventweg ten westen van de Bennekomseweg wordt een fietsstraat. Het profiel is ten opzichte van het Functioneel ontwerp verbreed van 4,3 meter naar 4,5 meter). Deze breedte geeft voldoende ruimte voor het afwikkelen van beide verkeersgroepen. Daarnaast is het goed om te vermelden dat een fors aandeel van de fietsstroom uit Bennekom al op of voor de Zandlaan is afgeslagen naar de Kenniscampus. Het overige verkeer (zowel fiets als automobilist) dient rekening met elkaar te houden.
- i. Door de toepassing van een 4,5 meter brede straat acht de gemeente de fietsstraat voldoende veilig voor het afwikkelen van diverse soorten verkeer.
- j. De fietstunnel wordt op een zo goed mogelijke sociaal veilige manier ontworpen. Hierbij is aandacht voor de aspecten; doorzicht, kleurstelling, verlichtingsniveau, schuine wanden, optimaal daglichttoetreding, etc.
- k. Het klopt dat voor de aanleg van de Parklaan bomen gekapt worden. Er worden echter ook weer veel nieuwe bomen aangeplant.
- l. Geluid

De geluidsbelasting van alle woningen langs het tracé van de Parklaan is onderzocht. De uitkomsten van het akoestisch onderzoek verkeerslawaaï staan beschreven in rapport 'Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Wet geluidhinder ten behoeve van Bestemmingsplan Parklaan, Ede' met kenmerk E14.017. In de gehanteerde verkeerscijfers die als basis dienen voor de geluidsberekeningen is rekening gehouden met verkeersaantrekkende werking doordat de weerstand op het wegvak Bennekomseweg door de verbreding afneemt. De invloed van optrekkende en remmende voertuigen bij verkeerslichten geregelde kruispunten is meegenomen in de geluidsberekeningen. De berekeningen zijn namelijk uitgevoerd conform de richtlijnen uit het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Op pagina 24 en 25 van het onderzoek is inzicht gegeven in de voertuigverdeling en het aandeel vrachtverkeer op de verschillende wegvakken. De normen die genoemd zijn in het besluit van de provincie zijn van toepassing voor situaties waarbij door fysieke aanpassingen aan een weg een toename van de geluidsbelasting van aangelegde woningen optreedt. De geluidsbelasting van de woningen langs de Bennekomseweg neemt significant af door toepassing van geluidsreducerend asfalt (behalve bij de kruisingen) en het verlagen van de wettelijke rijsnelheid van 80 km/uur naar 50 km/uur. ZOAB wordt vanuit het oogpunt van onderhoud alleen toegepast bij wegen met een rijsnelheid van 80 km/uur of meer. Anders hoopt zich vuil op in de poriën van het asfalt en neemt de geluidsreductie snel af. In binnenstedelijke situaties worden dunne deklagen toegepast. Aangezien de geluidsbelasting van de woningen langs de Bennekomseweg en het theehuis na aanleg van de Parklaan afneemt, is er geen reden om geluidsafschermende maatregelen te treffen.

Luchtkwaliteit

De vervuiling (kwaliteit van de buitenlucht) blijft ook in de toekomstige situatie voldoen aan de wettelijke normen. Uit de jaarlijkse monitoring volgt dat nu en in de toekomst langs alle gemeentelijke wegen en ook langs het Parklaan tracé wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). In de berekeningen voor deze monitoring wordt ook de invloed van stoppende en optrekkende voertuigen meegenomen. Aangezien de Parklaan in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is opgenomen als project dat 'in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit, hoeft geen afzonderlijke toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit plaats te vinden (zie artikel 5.16, derde lid, van de Wet milieubeheer). De luchtkwaliteit wordt immers gemeentebreed jaarlijks gemonitord.

- m. Zie antwoord 27I.
- n. Zie antwoord 27I.
- o. De gemeente vindt het van belang om omwonenden te betrekken bij uitwerking van het plan. Op het moment dat de huidige ontwerpen uitgewerkt worden in een definitief ontwerp, zullen de omwonenden worden uitgenodigd.
- p. Zoals aangegeven zullen de omwonenden betrokken worden bij de uitwerking van de ontwerpen naar een definitief ontwerp.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

28. reclamant 28

Inhoud zienswijze

- a. De nut en noodzaak van de Parklaan is nog steeds niet aangetoond. Toelichting van de verkeerscijfers hebben de keuzes tijdens de planvorming niet verklaard of onderbouwd. De vierbaansweg lijkt alleen een politieke wens te zijn die doorgedrukt wordt. De wens van reclamant om andere varianten door te rekenen werden door de gemeente zonder inhoudelijke argumentatie van tafel geveegd. Op vragen uit de gemeenteraad over de tijdswinst die een vierbaansweg oplevert werd door B&W geen antwoord gegeven.
- b. De meerwaarde van de aanleg van de Parklaan is beperkt, zo is er bij de Dr. Willem Dreeslaan zelfs sprake van verslechtering. Er wordt gesteld dat er bij de Edeseweg/Bennekomseweg sprake is van congestie. Dit is nauwelijks het geval. Wel is er lichte congestie bij de van Balverenweg.
- c. Er zijn in het DHV rapport van juni 2012 alleen I/C waarden toegepast voor de avondspits. Waarom een weg aanleggen voor een kortdurende spits en dan ook nog met een robuustheidsfactor van 20%. Verder is onduidelijk waarom is gekozen voor extra verkeersstromen op de Klinkenbergerweg.
- d. Er wordt schijnbaar in het rapport van DHV uit 2012 nog steeds uitgegaan van een ruime toename van verkeer, omdat dit gunstig is voor het plan. Voor de aannames wordt uitgegaan van de maximale bevolkingstoename. Nu de Veluwe Poort voornamelijk is bedoeld voor woningzoekenden uit Ede, vraagt reclamant zich af waar de totale toename van verkeer vandaan komt. Volgens reclamant niet van autonome groei of forenzen naar de Randstad.
- e. De gemeente heeft niet aangegeven waarom bepaalde I/C waarden aanleiding geven om te kiezen voor een vierbaansweg. Er is niet ingegaan op de eventueel aanvaardbare vertraging t.o.v. de financiële voordelen en voorkomen van omgevingseffecten. De congestie heeft volgens reclamant überhaupt alleen te maken met de rotonde van Balverenweg/Vossenweg en ontbreekt een integrale benadering van de verkeerssituaties en knelpuntenproblematiek.
- f. De Ladder van Verdaas ziet toe op het maken van de beste keuze voor natuur en landschap bij infrastructurele opgaven. Toepassing van de ladder laat zien dat de Parklaan geen goede keuze is. Pas als alle andere opties zijn afgevallen kan uitbreiding van infrastructuur overwogen worden. Hier staat echter alles in het teken van de automobiliteit vergroten in plaats van beperken.
- g. Reclamant verzoekt andere varianten te onderzoeken.
1 – Kruispunt ten zuiden van de A12: minder grote ingreep op het landschap, Hoekelumse Eng, GNN, theehuis, bomen en Landgoed Hoekelum.

2 – Afkoppeling van Bennekom Noord: anders is er extra infrastructuur nodig om dit verkeer af te wikkelen, de Parklaan wordt onnodig belast, extra sluipverkeer uit Renkum.

3 – Toepassing van LARGAS en/of beperking snelheid tot maximum 50/60km/u: toepassing van LARGAS ook in het zuiden, brommers kunnen op de rijbaan en het kruispunt op de Hoekelumse Eng hoeft minder groot te worden.

- h. Tijdens de afweging van de alternatieven is oorspronkelijk gekozen voor een Parklaan met twee rijstroken (A2), met als motivatie dat deze variant beter scoorde voor wat betreft het voorkomen van aantasting van de EHS, Natura2000 en landgoed Hoekelum. Vervolgens is in 2007 een trechteringsbesluit genomen waardoor in de Plan-MER een aantal alternatieven niet zijn meegenomen en kwam de gemeente tot een functioneel ontwerp met vier rijstroken, met plaatselijk nog grotere kruispunten met ruimtebeslag. Reclamant is van mening dat dit geen uitwerking is van een oorspronkelijk alternatief, maar een nieuw alternatief vanwege de aanzienlijk grotere effecten op de omgeving. Daarom is het bestemmingsplan en Plan-MER onzorgvuldig en in strijd met de Wet Milieubeheer tot stand gekomen.
- i. De Parklaan wordt nu gepresenteerd als nieuwe rondweg, maar aanvankelijk was de Parklaan niet zo bedoeld. Er zal meer verkeer langs Natura2000 rijden, de noodzaak is niet aangetoond, bij de Plan-MER was een functie als rondweg ook geen toetsingscriterium. Door de Parklaan 4-baans te maken wordt de aanzuigende werking nog eens extra versterkt en dat was bij aanvang van het planproces niet de bedoeling. De extra ontsluiting richting de A12 is voortgekomen uit de beoogde ontwikkeling van Veluwe Poort en niet uit een onderzoek naar de behoefte van een nieuwe rondweg.
- j. Dit bestemmingsplan tast de kernkwaliteiten van het Landgoed Hoekelum aan, onderdeel van het Nationaal Landschap Veluwe. Het bos wordt aangetast, de zichtlijnen en de relatie tussen de open es en het theehuis wordt veranderd, er komt een vierbaansweg, de verlichting zal toenemen en de avondrust wordt aangetast. Er is geen waarborg dat de kernkwaliteiten worden gewaarborgd en daarmee is het plan in strijd met de provinciale Omgevingsvisie en Omgevingsverordening.
- k. Reclamant vraagt zich af of de Hoekelumse Eng niet als integraal onderdeel van het Nationaal landschap bewaard moet blijven, gelet op de Monumentale waarde. Ook het Rijksbeleid, onder andere het Barro, reiken tot bescherming van de EHS en het Nationaal landschap.
- l. Op de Hoekelumse Eng wordt een groot kruispunt aangelegd terwijl dit onderdeel is van een volgens de gemeente en provincie belangrijke ecologische schakel tussen de Gelderse Vallei en de Veluwe. De gemeente stelt zelf in verschillende beleidsdocumenten (Aanvullend natuuronderzoek Aansluiting A12 Ede-Oost uit 2007 en Structuurvisie buitengebied Ede uit 2011) dat de Eng een van oudsher open en cultuurhistorisch waardevol gebied. Behoud en bescherming van de eng is een noodzakelijk onderdeel van de groene wig. Doorsnijding is in strijd met gemeentelijk beleid en goede ruimtelijke ordening. Het omvormen van de Eng staat haaks op dit beleid.
- m. Nu wordt de Eng incidenteel gebruikt voor parkeren bij evenementen, als circusterrein en als kampeerplaats. Met het oog op goede ruimtelijke ordening is reclamant van mening dat er duidelijk moet worden hoe men deze functies in de toekomst wil gaan faciliteren, zodat zeker kan worden gesteld dat dit geen nadelige invloed zal hebben op de natuur.
- n. Het Landgoed Hoekelum is een beschermd monument op grond van de Monumentenwet. Er is onvoldoende in kaart gebracht welke gevolgen de Parklaan heeft voor de monumentale waarden en dus niet aangetoond dat de Monumentenwet niet aan de uitvoering van het plan in de weg staat.
- o. Naast de gebouwen betreft het monument ook de cultuurhistorische landschap- en de parkinrichting mede in relatie tot de omgeving zoals historische zichtassen, tuinontwerp en cultuurhistorisch waardevolle ensembles. Hier is zowel bij het bestemmingsplan als de Plan-MER onvoldoende rekening mee gehouden. Uitvoering van het bestemmingsplan betekent op meerdere vlakken aantasting van het monument.
- p. Door snoei en kap zal er zonnebrand optreden aan de bomen langs het tracé, waaronder de monumentale eiken bij Landgoed Hoekelum. Door het zogenaamde oprol effect zal het effect van de Parklaan vele meters het landgoed op gaan. Onduidelijk is of rekening is gehouden met een obstakelvrije zone.
- q. Verplaatsing van het theehuis betekent aantasting van de huidige cultuurhistorische setting van het landgoed en theehuis. De extra bouwmogelijkheid tast het monumentale karakter

- aan. Extra bebouwing is binnen de EHS niet toegestaan, alsmede areaalverkleining. Er is ook niet aangetoond dat de Monumentenwet de uitvoering van het besluit niet in de weg staat. Het plan doet afbreuk aan de kenmerken van het rijksmonument.
- r. In de natuurtoets 2012 staat dat de Parklaan geen significante effect heeft op Natura2000. Reclamant stelt dat het plan weliswaar is aangepast, maar de beïnvloedingszone van het plan is zodanig dat per saldo sprake zal zijn van afname areaal H9120 en daarmee ook van areaal leefgebied van zwarte specht en wespandief en van kwaliteitsverslechtering. Dit is in strijd met de instandhoudingsdoelstellingen Natura2000 Veluwe. Ook is geen rekening gehouden met de cumulatieve effecten van andere projecten. Dit maakt dat er sprake is van een negatief significant effect op de instandhoudingsdoelstellingen en een Passende beoordeling nodig.
 - s. Het plan leidt tot ook tot aantasting van Natura2000 vanwege de externe werking, doordat er sprake is van extra verkeer. De hiermee gepaard gaan extra geluidsproductie, fijnstof- en stikstofuitstoot en stikstofdepositie zullen negatieve effecten hebben op de kernkwaliteiten en omgevingscondities van de voorkomende natuur, met name de aangrenzende zone van Landgoed Hoekelum en daarmee op de algemene instandhoudingsdoelstellingen. De effecten hierop zijn niet goed in kaart gebracht.
 - t. Eerst was er bij de N224 sprake van 9ha extra dat valt onder de 42dB of hoger, nu om 5ha. Waar dit verschil vandaan komt is niet duidelijk en er worden geen gevolgtrekkingen aan verbonden. Bovendien is het aldaar nu overdag en vooral 's avonds/'s nachts relatief rustig, maar er zal straks overdag en 's nachts extra verkeer en dus natuurverstoring plaatsvinden.
 - u. In het bestemmingsplan is nergens vastgelegd dat er langs het tracé van verlichting gebruik gemaakt zal worden die zo min mogelijk uitstraalt naar de omgeving. Het gestelde in de Natuurtoets Parklaan Nb-wet EHS uit 2012 is daarom onzorgvuldig en kan niet uitgesloten dat er negatieve effecten i.v.m. verlichting zullen plaatsvinden.
 - v. Uit de eerdere natuurtoets blijkt dat het weiland bij Hoekelum met meer dan 50% fosfaatverzaaid is. Dit bevestigt reclamant in het gegeven dat deze locatie geen goede natuurkwaliteit zal opleveren bij natuurcompensatie. Bovendien zal het kruispunt de kwaliteit van de aan te leggen natuur door fijnstof en stikstof snel verslechteren.
 - w. De stelling uit de natuurtoetsen dat gezien de beperkte effecten van de Parklaan en de beperkte kwaliteit van het gebied voor Natura2000 waarden een beoordeling van cumulatieve effecten niet noodzakelijk is, is in strijd met de Habitatrichtlijn artikel 6 lid 3 en de Nb-wet. Juist een cumulatietoets moet mede voorkomen dat steeds kleine snippers van het Natura2000 gebied worden afgepeld of in kwaliteit verslechteren.
 - x. Bij alle habitattypen overschrijdt de achtergronddepositie de kritische depositiewaarde. Extra depositie als gevolg van aanleg van de weg kan dus leiden tot significant negatieve effecten. Uit de aanvullende natuurtoets stikstofdepositie Parklaan uit 2012 blijkt dat de stikstofdepositie in de plansituatie op verschillende plaatsen hoger is dan de autonome situatie, hierbij alleen rekening houdend met de Parklaan en niet met de cumulatieve effecten van de omliggende plannen.
 - y. Er is niet voldoende onderbouwd dat er geen sprake is van een significant negatief effect op de instandhoudingsdoelstellingen door extra stikstofdepositie. Er is niet aangetoond of er in relatie tot de PAS sprake is van saldering en of daarmee de doelstelling van verlaging van de stikstofbelasting wordt bereikt.
 - z. Wetenschappelijk is niet aangetoond dat er voldoende ruimte vrijkomt voor nieuwe activiteiten en heeft de gemeente geen flankerend beleid om de stikstofbelasting terug te brengen.
 - aa. De PAS ziet alleen toe op Natura2000 waarden, er is in de Natuurtoets niet in kaart gebracht welke effecten stikstof heeft op andere natuurwaarden. Tevens ontbreekt zowel wat betreft Natura2000 als EHS een cumulatieve effectentoets.
 - bb. Het plan leidt tot aantasting van de natuurwaarden die onderdeel uitmaken van de EHS en Natura2000. Dit vanwege de versterkte barrièrewerking voor dieren door verbreding van de Edeseweg. Ook zal de toename aan auto- en vrachtverkeer zorgen voor extra geluidproductie, fijnstof- en stikstofuitstoot en stikstofdepositie en negatieve effecten hebben op de kernkwaliteiten en omgevingscondities van voorkomende natuur. Bos zal worden gekapt, gesnoeid en blootgesteld aan extra verkeer. Als foeragegebied is de Eng niet meer beschikbaar.

- cc. Aantasting van natuurwaarden mag alleen bij groot maatschappelijk belang. Reclamant meent dat er met dit plan geen reden van groot openbaar belang is en dat er voldoende alternatieven zijn.
- dd. De gemeente heeft geen rekening gehouden met de bijkomende schade van kap; verdroging en zonnebrand van bomen die blijven staan. Het tracé loopt vlak langs Hoekelum waardoor de monumentale bomen daar in hun voortbestaan worden bedreigd; overhangende takken worden i.v.m. verkeersveiligheid gekapt, wortels worden versteend, uitlaatgassen treffen de bomen, vuil regenwater en strooizout stroomt de berm in. Ook is er geen rekening gehouden met de boomkroonprojectie. Bermonderhoud, schade door botsend verkeer en mogelijke obstakelvrije zones versterken de negatieve effecten.
- ee. Door het krappe ontwerp van vier rijstroken zal er t.o.v. het functioneel ontwerp meer groen en natuur verdwijnen. De versnippering van natuur heeft negatieve effecten op kleine zoogdieren, waaronder de eekhoorn en amfibieën.
- ff. Uit de Natuurtoets A2 variant en Bennekomseweg uit 2008 blijkt dat er een aantal soorten zijn waargenomen waar een ontheffing van de Flora- en Faunawet voor nodig is. Er is niet aangetoond dat deze soorten na aanleg weer terug zouden komen.
- gg. De trekroutes van bepaalde vleermuizen wordt vernietigd, waar tevens een ontheffing van de Flora- en Faunawet voor nodig is. De aanleg van hop-overs betekent niet meteen dat deze functioneel zijn en is de instandhouding van de beschermde soorten niet veiliggesteld, evenmin zijn ze geborgd op de verbeelding.
- hh. In samenhang met de verbreding A12 wordt de oost-west vliegroute van de Laativlieger doorkruist. Ook wordt door de aanleg van extra infrastructuur op de Hoekelumse Eng de vliegroute van vleermuizen van de Edeseweg richting de sportvelden beïnvloed. De gevolgen van de onderdoorgang i.v.m. voornoemde is niet in kaart gebracht.
 - ii. Tevens is sprake van gevolgen voor de groene specht nu deze aldaar is waargenomen. Onderzoek naar het effect van luchtkwaliteit op gevoelige soorten ontbreekt. De nieuwe aansluiting en ruimtesbeslag bij de A12 zal naar mening van reclamant dan ook effect moeten hebben op de natuurwaarden.
- jj. In de Aanvulling Natuurtoets stikstofdepositie Parklaan uit 2012 staat dat de geluidsbelasting bij Bennekom in de nieuwe situatie afneemt door stil asfalt. Dit is geen terechte vergelijking omdat de huidige Edeseweg ook in stil asfalt kan worden uitgevoerd. Door de aantrekkende werking van (vracht)verkeer betekent een toename van andere vorm van geluidsbelasting. Er zal bij de Parklaan per saldo meer geluidsbelasting zijn dan bij een Edeseweg met stil asfalt.
- kk. Er is onvoldoende nagegaan wat de negatieve effecten zijn van hogere geluidsbelasting op het natuurgebied Hoekelum en daar voorkomende soorten. Het is niet duidelijk of de geluidsmaat Laeq24uur is gebruikt. Geluidsbelasting zal over een groter deel van de dag plaatsvinden dan in de uitgangssituatie met hogere verkeersdruk. Bovendien is er ook sprake van meer optische verstoring en verlichting (cumulatie van effecten).
- ll. Bij de N224 zorgt het plan voor significante verslechtering in geluidskwaliteit. De contour 42dB verschuift honderd meter, minder dan in het vorige bestemmingsplan. Onduidelijk is waarom. Er wordt gesteld dat er afname zal zijn van verstoring, ondanks het drukker worden door de Parklaan, N224 en Kazerneterreinen.
- mm. Aangezien het plan plaatsvindt in de EHS is er sprake van aantasting van de ruimtelijk samenhang en kwaliteit van de voorkomende natuur. Kwalitatieve compensatie is door de afwijkende bodemgesteldheid op de Hoekelumse Eng onwaarschijnlijk, zeker nu er een kruispunt komt. De randzone van Hoekelum moet sterk in kwaliteit inboeten, wat de gemeente ten onrechte buiten beschouwing laat.
- nn. Er is voor het plan geen ontheffing verleend van de Omgevingsverordening Gelderland. Hier is areaalafname altijd significant. Daarnaast is er aantasting van de kernkwaliteiten en omgevingscondities van het Veluws Natuurgebied en van de onderlinge samenhang van de EHS. In de Natuurtoets is het beoordelingsschema initiatieven EHS niet goed ingevuld. Nu sprake is van significante aantasting van de EHS kan het project alleen doorgang vinden als er sprake is van groot openbaar belang. Bovendien zijn er geen alternatieven die minder schade aan de EHS toebrengen en er is geen herbegrenzing vastgesteld. Daarom is het plan in strijd met de Omgevingsverordening.
- oo. De gemeente is niet nagegaan wat de gevolgen zijn in relatie tot het omgevingsbeleid uit de Provinciale atlas. Uit deze atlas wordt onder meer de natuurwetenschappelijke betekenis van de zone van het landgoed langs de Edeseweg bevestigd en valt deze ook onder het

- provinciale natuurbeheerplan. Verder blijkt dat op de compensatielocatie geen natuur van vergelijkbare kwaliteit kan worden gerealiseerd.
- pp. De voorgestelde compensatie ligt buiten de EHS, valt niet onder provinciale bescherming of een provinciaal natuurbeheerplan en er liggen geen natuurdoelen om hier GNN te realiseren. Ook is de kwaliteit niet te vergelijken. Voor wat betreft EHS gaat het om kwaliteitsverlies, areaalverlies en vermindering van de samenhang. Ook wat dat betreft voldoet de compensatie niet aan het provinciale beleid. De gemeentelijke structuurvisie voorziet niet in het omvormen van cultuurhistorische gronden naar natuur. Het bepaalde aantal hectare van 0,2 is mager ten opzichte van de effecten. Niet in ogenschouw is genomen is de grootschalige bomenkap in de rest van het gebied.
 - qq. In de bestemming Natuur mogen ook (on)verharde paden worden gerealiseerd, wat ruimtebeslag op EHS betekent waar geen rekening mee is gehouden in de Natuurtoets. Dit is in strijd met de beschermingskaders van de Omgevingsverordening Gelderland.
 - rr. Nu binnen Natuur en Groen ook verharde fietspaden kunnen worden gerealiseerd is onvoldoende gewaarborgd dat de verbreding van het fietspad naar 4.5 meter niet ten koste van natuur gaat.
 - ss. De faunabuizen en dassentunnels zijn niet in de verbeelding opgenomen binnen de bestemmingen Groen, Natuur en Verkeer en derhalve is handhaving ervan niet mogelijk.
 - tt. In tegenstelling tot het gestelde in het Functioneel Ontwerp hebben de groene berm bij Hoekelum geen bestemming Groen gekregen, waardoor planuitvoering met groene berm niet verzekerd is.
 - uu. Het plan is niet toetsbaar voor wat betreft de te verwachten concentraties stikstofdioxide en fijnstof na realisatie en hoe is gerekend m.b.v. een verspreidingsmodel en welke kentallen hiervoor zijn gebruikt.
 - vv. De totale ontwikkeling van Veluwe Poort, waaronder de Parklaan, is opgenomen binnen het NSL en er dient op drie niveaus met maatregelen te worden gecompenseerd. In dit plan is niets opgenomen over deze compensatie. Er is niet inzichtelijk gemaakt hoe concreet de luchtkwaliteit verbetert met dit plan in relatie tot het NSL.
 - ww. Reclamant pleit voor verlaging van de snelheid bij de Edeseweg van 80km/u naar 50 of 60km/u, omdat 80km/u praktisch niet haalbaar is over het korte traject waar deze snelheid is toegestaan. Ook pleit reclamant voor toepassen van meer LARGAS kruispunten. Voordelen zijn betere doorstroming, minder congestie, minder geluidsbelasting, minder asfalt, minder uitstoot van fijnstof en stikstof en de mogelijkheid om brommers op de autobaan te laten rijden.
 - xx. Als de gemeente maatregelen neemt zoals het toepassen van meer LARGAS kruispunten en verlaging van de snelheid is het wellicht niet of minder nodig om hogere waarden vast te stellen.
 - yy. Fietsers moeten ten zuiden van het A12 viaduct van de oostzijde naar de westzijde van de weg oversteken. Er is niet nagegaan wat de gevolgen zijn voor de verkeersveiligheid van deze overstekende fietsers.
 - zz. Er is te weinig rekening gehouden met het behoud van de parkachtige omgeving van de Mauritskazerne. Verzoek is om zoveel mogelijk bestaande beplanting te behouden, bijvoorbeeld door gebruik te maken van de hindernisbaan.
 - aaa. Het ontwerp ter hoogte van de Sysseltselaan is vanwege verkeersveiligheid en omgevingskwaliteiten nu niet toereikend.
 - bbb. De drie dicht bij elkaar gelegen kruispunten bij de Mauritskazerne zullen veel geluidsoverlast en luchtvervuiling voor omwonenden geven. Beperking van het aantal ontsluitingen hier zou de omgevingseffecten verminderen.
 - ccc. De Berkenlaan zou in het noorden kunnen worden afgesloten voor betere doorstroming van het kruispunt Klinkenbergerweg/Berkenlaan.
 - ddd. Het fietspad aan de zuidzijde van de noordelijke Parklaan lijkt overbodig als de Nieuwe Kazernelaan ook al als fietspad kan worden gebruikt.
 - eee. Artikel 3 gemengd; er wordt hier meer mogelijk gemaakt dan in de huidige situatie, wat inbreuk maakt op de monumentale waarden, ook in relatie met de omgeving. Ook wordt extra inbreuk gemaakt op de GNN.
 - fff. Artikel 4 groen; Hier mogen ook fietspaden en speelvoorzieningen worden aangelegd. Per saldo kunnen hierdoor wegtracés worden verbreed en zijn de inrichtingsplannen van de Hoekelumse Eng niet verzekerd.

- ggg. Artikel 4.4.3.; zeer rekbaar artikel, waarmee voorkomend natuurwaarden niet zijn beschermd, zeker niet bij opeenstapeling van vergunningen.
- hhh. Artikel 5 natuur; Hier mogen ook fietspaden en speelvoorzieningen worden aangelegd. Per saldo kunnen hierdoor tracés worden verbreed en zijn de inrichtingsplannen van de Hoekelumse Eng niet verzekerd. Ook biedt het artikel geen bescherming op EHS niveau en is de EHS compensatie niet beschermd tegen verhardingen en is het in strijd met de Omgevingsverordening Gelderland.
- iii. Artikel 15 Afwijkingsregels; Er wordt hier ruimte gegeven voor tracéverbredingen en aantasting van groen en natuurbestemmingen, inclusief de EHS. Dit is niet meegenomen bij de diverse natuurtoetsen en daarom in strijd met goede ruimtelijke ordening en provinciaal beleid ter bescherming van natuur.
- jjj. Artikel 15h; geeft ruimte voor masten van 40 meter hoog, de landschappelijke gevolgen voor de Sysseltselaan, Landgoed Hoekelum en de Hoekelumse Eng zijn niet onderzocht.
- kkk. Artikel 15 en 16; bieden ruimte voor extra bouw en ontwikkelruimte. Reclamant maakt hier bezwaar tegen.
- lll. Artikel 14 ontbreekt en planregels om lichtvervuiling te voorkomen zijn niet opgenomen.
- mmm. Het plan is niet uitvoerbaar nu de maatregelen die het Tracébesluit A12 Ede-Grijsoord verlangd ter hoogte van de Hoekelumse Eng en de sportvelden niet zijn meegenomen en geborgd in het gemeentelijk bestemmingsplan.

Gemeentelijke reactie

- a. Het nut en de noodzaak om de Parklaan van 2x2 rijstroken te voorzien is aangetoond door de studie van RHDHV (rapport Nut en noodzaak Parklaan januari 2015) die als bijlage bij het (ontwerp)bestemmingsplan Parklaan is gevoegd. Een samenvatting van deze rapportage is weergegeven in hoofdstuk 1.2.2. De studie Nut en Noodzaak (tabel I/C-waarden) toont aan dat de Edeseweg met 2x1 rijstrook te weinig capaciteit biedt aan het toekomstige verkeer. Het aanduiden van verliestijd door toepassing van 2x1 rijstrook acht de gemeente niet van belang. Indien er niet 2x2 rijstroken wordt toegepast ontstaat er congestie en zal een deel van het verkeer een andere route kiezen. De Parklaan dient juist als een goede ontsluiting voor Ede oost en dient ook als een ontlasting van enkele hoofdwegen binnen Ede zelf. Voor de gemeente is de uitkomst van de studie Nut en noodzaak Parklaan helder, de aanleg van de Parklaan met 2x2 rijstroken op de Bennekomseweg en Edeseweg is noodzakelijk voor een goede ontsluiting van Ede oost en het verlichten van bestaande hoofdwegen door Ede zelf.
- b. Een verslechtering van de situatie op de Dr. Willem Dreeslaan door de komst van de Parklaan deelt de gemeente niet. Voor het provinciale gedeelte van de Dr. Willem Dreeslaan ten zuiden van de A12 blijkt dat er een kleinere toename van de IC-waarde (van 0,72 naar 0,74) is en een daling van de IC-waarde op de gemeentelijke Dr. Willem Dreeslaan ten noorden van de A12 (van 0,79 naar 0,73). Met andere woorden: de aanleg van de Parklaan is meer positief voor het noordelijk deel van de Dr. Willem Dreeslaan dan negatief voor het zuidelijk deel van de Dr. Willem Dreeslaan. De Parklaan wordt net als de overige infrastructuur in Ede (maar ook elders in Nederland) ontworpen voor de maatgevende momenten, te weten de ochtendspitsen en avondspitsen op werkdagen. De intensiteiten zullen op de genoemde wegvakken fors toenemen (van 60% tot 80%). Handhaving van de rotonde Bennekomseweg/Zandlaan is daarmee niet houdbaar. Daarom heeft de gemeente gekozen voor de toepassing van verkeerslichten op dit kruispunt.
- c. Reclamant heeft dit onderdeel van de zienswijze gebaseerd op een onjuist document. Voor dit (ontwerp)bestemmingsplan is ten behoeve van een zorgvuldige afweging gekozen voor een nieuw verkeersmodel. Het oude verkeersmodel was gebaseerd op een scenario dat minder waarschijnlijk werd en inmiddels zijn er nieuwe landelijke scenario's beschikbaar gekomen. Verder is het verkeersmodel verbeterd door nieuwe inzichten, meetgegevens en onderzoeksmateriaal. Dit leidt tot allerhande wijzigingen in de input en tot gewijzigde intensiteituitkomsten. Dit leidt ook tot gewijzigde waarden in de IC-waardentabel van de rapportage van Nut en noodzaak Parklaan waarnaar verwezen wordt bij antwoord 28a. Dit heeft ook geleid tot gewijzigde intensiteiten in en om het noordelijk deel van de Parklaan (o.a. op de Klinkenbergerweg). De conclusie in beide modellen is in ieder geval gelijk gebleven, de realisatie van de Parklaan is nuttig en noodzakelijk.
- d. Zoals bij antwoord 28c vermeld heeft reclamant dit onderdeel van de zienswijze gebaseerd op een onjuist document.

- e. Indien de IC-waarden hoger zijn dan 1,0 dan heeft het betreffende wegvak onvoldoende capaciteit. Zoals bij antwoord 28a vermeld staan de IC-waarden per wegvak vermeld in de rapportage Nut en noodzaak Parklaan. Een Parklaan met 2x1 rijstrook leidt tot een waarde van 1,08 waardoor dit een knelpunt is en congestie oplevert. Zoals bij antwoord 28a vermeld acht de gemeente het aanduiden van de verliestijd niet van belang, omdat de gemeente een goede ontsluiting van Ede oost wil bewerkstelligen door de aanleg van de Parklaan. De ontwikkeling van toename van verkeer op de Edeseweg en Bennekomseweg wordt met name veroorzaakt door de ontwikkeling van wonen, werken en recreëren op ENKA en de Kazerneterreinen.
- f. Met een voorstel tot een alternatief plan (afzien van dit tracé) neemt reclamant afstand van de principebesluiten die eerder door de gemeenteraad genomen zijn met betrekking tot de Parklaan en het gekozen tracé. Omdat het keuzeproces in het verleden zorgvuldig heeft plaatsgevonden, ziet de gemeenteraad geen aanleiding om een alternatieve ligging van de Parklaan te overwegen. Daarnaast wordt er op gewezen dat de Afdeling in haar eerdere uitspraak over de Parklaan (AbRS 23 april 2014, zaaknummer 201211728/1/R2) heeft overwogen dat toegepaste trechtering in het kader van de alternatievenbeoordeling zorgvuldig heeft plaatsgevonden. De eerder in het MER berekende varianten moeten slechts dan opnieuw worden doorgerekend indien de geactualiseerde onderzoeksgegevens leiden tot een ander verkeersbeleid in Ede-Oost. In de aanvulling op het MER bevestigt Arcadis dat het verkeersbeeld noch de trechtering als gevolg van de aanpassingen en het nieuwe verkeersmodel wijzigen (zie pagina 15 van het rapport van 21 april 2015).
- g. 1) Met een voorstel tot een alternatief tracé neemt reclamant afstand van de principebesluiten die eerder door de gemeenteraad genomen zijn met betrekking tot de Parklaan en het gekozen tracé. Omdat het keuzeproces in het verleden zorgvuldig heeft plaatsgevonden, ziet de gemeenteraad geen aanleiding om een alternatieve ligging van de Parklaan te overwegen.

2) De realisatie van de nieuwe verbindingsweg (Edeseweg – Poortwachter/Dr. Willem Dreeslaan) is niet of nauwelijks van invloed op de verkeersintensiteiten van de Vossenweg door sluipverkeer vanuit Renkum. In onderstaande tabel zijn de etmaalintensiteiten voor 2030 weergegeven voor iedere 'tak' van de rotonde Edeseweg/Van Balverenweg. Hierbij is onderscheid gemaakt in de situatie met en zonder Parklaan.

Wegvak	Met Parklaan	Zonder Parklaan	Vershil	%
Edeseweg (noordtak)	17800	20900	-3100	-15%
Vossenweg	7300	7500	-200	-3%
Edeseweg (zuidtak)	8300	9000	-700	-8%
Van Balverenweg	4900	9900	-5000	-51%

Voor alle vier de takken van de rotonde Edeseweg/Van Balverenweg betekent de aanleg van de Parklaan een verlichting. Met name is het verschil zichtbaar op de Van Balverenweg en de Edeseweg ten noorden van de rotonde.

Daarnaast is het afsluiten (afslagverbod) voor 2 richtingen lastig uitvoerbaar en ongeloofwaardig. Voor de afslagbeweging vanuit Bennekom naar de Poortwachter is geen extra rijstrook benodigd (deze wordt gecombineerd met de ontsluiting van het sportpark Hoekelum). Enkel voor de rechtsafbeweging vanaf de Poortwachter naar Bennekom wordt een aparte rechtsafstrook gerealiseerd. Deze bewegingen kan de gemeente alleen verbieden door het plaatsen van bebording wat naar verwachting door het overgrote deel van de automobilisten met de bestemming Baron van Wassenaerpark niet begrepen zal worden en mogelijk ook genegeerd zal worden.

3) De Edeseweg blijft buiten de bebouwde kom en is een gebiedsontsluitingsweg waardoor er volgens de landelijke richtlijnen een maximumsnelheid van 80 km/u geldt. Op dit gedeelte van de Parklaan de snelheid verlagen van 80 km/u naar 60 km/u acht niet alleen de gemeente maar ook de handhaving (politie) niet geloofwaardig. Daarnaast leidt mede het behoud van de maximumsnelheid van 80 km/u tot een aantrekkelijke/snelle route van de A12 naar Ede-Oost zodat de routes via Zandlaan/Tooroplaan ontlast worden. Voor een optimale afwikkeling van verkeer op de Parklaan worden de diverse verkeersregelinstallaties (verkeerslichten) met elkaar gekoppeld.

- h. Op het niveau van een plan-m.e.r. is een zestal integrale aansluitvarianten onderzocht met daarbinnen nog een tweetal varianten van de Parklaan. De plan-m.e.r. heeft zich gericht op de keuze van het tracé van de Parklaan. Het klopt dat bij alle aansluitvarianten is uitgegaan van 1

rijstrook per rijrichting. De uitwerking van het uiteindelijke functioneel ontwerp heeft plaatsgevonden in het bestemmingsplan Ede, Parklaan. Hiervoor is een aanvulling gedaan op het MER uit 2008. In deze aanvulling zijn de ontwikkelingen meegenomen die zich sinds het oorspronkelijke MER hebben voorgedaan, zoals wijzigingen in het ontwerp ten opzichte van de in de aanvulling op het oorspronkelijke MER onderzochte alternatieven met minimaal en maximaal ruimtebeslag. Waar nodig is vervolgens de milieu-informatie aangevuld. De gemeente deelt de mening dat sprake is van een nieuw alternatief dan ook niet. Overigens is de Afdeling zoals gezegd van mening dat bij een omvangrijk project als de Parklaan, waarbij vele varianten een rol spelen, een zekere trechtering gedurende het besluitvormingsproces onvermijdelijk en noodzakelijk is. De eerder in het MER berekende varianten moeten slechts dan opnieuw worden doorgerekend indien de geactualiseerde onderzoeksgegevens leiden tot een ander verkeersbeeld in Ede-Oost. In de aanvulling op het MER bevestigt Arcadis dat het verkeersbeeld noch de trechtering als gevolg van de aanpassingen en het nieuwe verkeersmodel wijzigen (zie pagina 15 van het rapport van 21 april 2015).

- i. De toevoeging van programma (wonen en werken) in Ede-oost brengt verkeersgeneratie met zich mee welke op een goede wijze ontsloten dient te worden. De aanleg van de Parklaan voorziet in een goede en directe ontsluiting naar de omliggende hoofdwegenstructuur (snelweg). Naast een goede ontsluiting van Ede-oost dient de Parklaan ook in ontlasting van enkele hoofdwegen binnen Ede zelf te voorzien. Een deel van het huidige verkeer door Ede zal verleid worden om de snellere route van de Parklaan te nemen. Het voorgaande getuigt juist van een goede ruimtelijke ordening. Dat het nut en de noodzaak zijn aangetoond, is daarnaast reeds meerdere malen benadrukt.
- j. Op grond van de meest recente versie van de Omgevingsverordening en de Omgevingsvisie mag een bestemmingsplan voor gronden binnen een Nationaal Landschap alleen activiteiten mogelijk maken die de kernkwaliteiten van een Nationaal Landschap behouden of versterken. Het landgoed Hoekelum waar reclamant op doelt, is voor een deel aangewezen als Nationaal Landschap. Het plangebied van het bestemmingsplan Ede, Parklaan bevindt zich echter buiten de grenzen van het Nationaal Landschap. In die zin zijn er voor het thema Landschap op grond van de Omgevingsverordening en de Omgevingsvisie geen kernkwaliteiten aanwezig waar bij het bestemmingsplan Ede, Parklaan rekening mee moest worden gehouden. Er is dan ook geen sprake van strijd met de Omgevingsverordening en de Omgevingsvisie.
- k. Voor wat betreft de vraag van reclamant of de Hoekelumse Eng als integraal onderdeel van het Nationaal Landschap bewaard moet blijven, verwijst de gemeente naar de Provincie Gelderland. Zij zijn immers bevoegd gezag ten aanzien van het aanwijzen van Nationale Landschappen. Verwezen zij daarnaast naar de eerdere uitspraak van de Afdeling over de Parklaan. Daarin heeft de Afdeling overwogen dat de raad na afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groot gewicht heeft kunnen toekennen aan het belang van het realiseren van de weg (zie rechtsoverweging 9.4).
- l. Door de kruising verlaagd aan te leggen wordt de hoge ligging van de Eng geaccentueerd. Beplanting wordt alleen langs de randen aangebracht en is onderdeel van de verplichte natuurcompensatie. In het plan voor de Groene Wig is al rekening gehouden met het tracé van de Parklaan. Bij de verdere uitwerking is zoveel mogelijk rekening gehouden met de kwaliteiten van de Eng. Daarnaast wordt verwezen naar de beantwoording onder 28k.
- m. De gemeente merkt op dat het wel of niet mogelijk maken van evenementen niet in dit bestemmingsplan voor de Parklaan wordt geregeld. In zijn algemeenheid kan worden opgemerkt dat delen van de Hoekelumse Eng beschikbaar blijven voor evenementen. De ontsluiting voor een evenement loopt via de route naar het sportpark Hoekelum. Het sportpark kan daarbij ook in parkeercapaciteit voorzien.
- n. Zoals de Afdeling al vaker heeft overwogen, betekent een aanwijzing als beschermd monument niet dat wijzigingen geen doorgang meer zouden kunnen vinden. De regelgeving voorziet immers in de mogelijkheid om een vergunning te verlenen voor het in enig opzicht wijzigen, verplaatsen, verstoren of zelfs slopen van een monument, of het zodanig herstellen of gebruiken waardoor het wordt ontsierd of in gevaar wordt gebracht (artikel 2.1 lid 1 onder f Wabo). Deze procedure is echter nog niet aan de orde. Het bestemmingsplan is in beginsel niet het geschikte instrument om aan te geven op welke wijze de noodzakelijke wijzigingen precies worden vormgegeven en welke gevolgen dit met zich brengt voor het monument. Pas in de omgevingsvergunningprocedure kan, op basis van concreet uitgewerkte plannen, definitief worden afgewogen of de wijzigingen geen te grote inbreuk maken op de monumentale waarden (zie onder meer de uitspraken AbRS 8 mei 2013, zaaknummer 201207091/1/A2 en AbRS 19

juli 2006, zaaknummer 200508692/1).

Daarbij moet ook in ogenschouw worden genomen dat de aanleg van de Parklaan een belangrijke voorwaarde vormt om de ontwikkelingen in het plangebied van de Veluwe Poort (Kazerneterreinen, ENKA-terrein) mogelijk te maken, waar onder andere gewerkt wordt aan de herbestemming van maar liefst 27 rijks- en gemeentelijke monumenten en een aantal karakteristieke panden. Het bestemmingsplan maakt toekomstige wijzigingen echter wel al planologisch mogelijk. Bovendien is een verplaatsing van een monument, zoals het theehuis, in beginsel een drastische ingreep. Juist om te onderzoeken of de Monumentenwet in de weg kan staan aan de planprocedure heeft de gemeente daarom, in tegenstelling tot wat reclamant beweert, al een vooronderzoek laten uitvoeren om de technische (on)mogelijkheden inzake verplaatsing in kaart te brengen (Duyts Bouwconstructies, 2012) en om de nog aanwezige monumentale waarden nader te inventariseren en de te verwachten effecten hierop, zowel ten aanzien van de beschermde parkaanleg als ten aanzien van het beschermde theepaviljoen met dienstwoning (Bureau voor Bouwhistorie en Architectuurgeschiedenis, *Edeseweg 157 Bennekom, Bouwhistorische opname op hoofdlijnen met waardestelling*, Utrecht 2013). De conclusies geven geen aanleiding om op voorhand al van verdere planvorming af te zien. Bovendien is over een eventuele verplaatsing in 2014 vooradvies gevraagd aan de CRK, die de gemeente hier bij voorbaat niet afwijzend over heeft geadviseerd. Daarnaast is het ontwerpbestemmingsplan in het kader van het wettelijk vooroverleg naar de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed toegezonden. Er is geen reactie op het ontwerpplan ontvangen. Met inachtneming van een aantal randvoorwaarden kunnen negatieve effecten worden geminimaliseerd bij een eventuele uitwerking van de plannen. Tegelijkertijd kan de verplaatsing worden aangegrepen om onwenselijke verstoringen (uit later tijd) in het gevelbeeld van het theehuis ongedaan te maken. Er zijn derhalve geen redenen om aan te nemen dat het bestemmingsplan vanwege de aanwezigheid van het rijksmonument en de vereiste verplaatsing daarvan niet uitvoerbaar zou zijn.

- o. Dit onderzoek betrof zowel het monumentale theepaviljoen annex dienstwoning als de monumentale park- en tuinaanleg van Landgoed Hoekelum. Dit zijn de twee enige wettelijk beschermde complexonderdelen van het Landgoed Hoekelum die door de wijziging van het bestemmingsplan geraakt worden. Onder meer zijn de technische mogelijkheden inzake een eventuele verplaatsing onderzocht (Duyts Bouwconstructies, s.l. 2012), en is er bouwhistorisch onderzoek verricht naar de monumentale waarden en de hierop te verwachten effecten (Bureau voor Bouwhistorie en Architectuurgeschiedenis, Utrecht 2013). Bovendien is over een eventuele verplaatsing van het theehuis in 2014 al vooradvies gevraagd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK), wettelijk adviseur van de gemeente inzake procedures tot wijziging van beschermde monumenten.
Geconcludeerd is dat, met inachtneming van een aantal randvoorwaarden, negatieve effecten kunnen worden geminimaliseerd bij een eventuele uitwerking van de plannen. Tegelijkertijd kan de verplaatsing worden aangegrepen om onwenselijke verstoringen (uit later tijd) in het gevelbeeld van het theehuis ongedaan te maken. Met de huidige eigenaar van het theehuis is verder een overeenkomst bereikt voor een grondige restauratie na verplaatsing.
Op grond van het bovenstaande herkent de gemeente zich niet in het beeld van reclamant dat bij het bestemmingsplan onvoldoende rekening is gehouden met relevante monumentale onderdelen en dat de uitvoering van het bestemmingsplan 'op meerdere vlakken' een aantasting van het monument zou betekenen.
- p. Er worden geen bomen gekapt op landgoed Hoekelum. Eiken hebben geen last van zonnebrand. Daar waar beuken langs het tracé staan die negatief beïnvloed worden door de zon als gevolg van de aanlegwerkzaamheden, worden maatregelen genomen om de beuken tegen zonnebrand te beschermen.
- q. De gemeente heeft bij wijze van vooronderzoek de mogelijkheden en effecten al laten onderzoeken en kan op basis daarvan de stelling van reclamant niet onderschrijven. Bovendien wordt niet nader onderbouwd aan welke kenmerken het plan onevenredig afbreuk zou doen. Juist vanwege het handhaven van de zichtlijnen is uitgegaan van een beperkte verplaatsing van het theehuis annex dienstwoning op het perceel. Met inachtneming van een aantal randvoorwaarden kunnen negatieve effecten worden geminimaliseerd bij een eventuele uitwerking van plannen tot wijziging van het monument. Tegelijkertijd kan de verplaatsing worden aangegrepen om onwenselijke verstoringen (uit later tijd) in het gevelbeeld van het theehuis ongedaan te maken. Met de huidige eigenaar van het theehuis is verder een overeenkomst gesloten voor een grondige restauratie na verplaatsing. Er is overigens geen

sprake van een extra bouwmogelijkheid maar van een verplaatsing van het huidige gebouw. De bouwmogelijkheden zoals deze bestaan in het geldende bestemmingsplan worden overgenomen in het nieuwe bestemmingsplan Ede, Parklaan. Daarnaast ligt het theehuis niet in het GNN en is geen sprake van areaalverkleining.

- r. De gemeente kan reclamant niet volgen in de redenering dat per definitie sprake zou zijn van significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Veluwe. Het tracé van de toekomstige Parklaan loopt weliswaar op een aantal plaatsen dicht langs de grens van het Natura 2000-gebied, maar er vindt geen direct ruimtebeslag plaats. Ook vindt er geen nieuwe doorsnijding van het Natura 2000-gebied plaats, waardoor versnippering van habitattypen en barrièrewerking voor soorten niet aan de orde is. In de passende beoordeling 2015 die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd en, anders dan reclamant stelt, wel degelijk aanwezig is, zijn de effecten beschreven en is ook beoordeeld welke mogelijke indirecte effecten er kunnen zijn op de Veluwe. Er is gebleken dat er geen sprake is van een significant effect voor wat betreft stikstofdepositie, geluid en verstoring door licht. Tevens is, anders dan reclamant stelt, de cumulatie bekeken en daaruit is gebleken dat geen sprake is van cumulatieve gevolgen.
- s. De gemeente verwijst hier naar de beantwoording onder punt r. Verder wordt opgemerkt dat reclamant niet onderbouwt waarom de effecten niet goed in beeld zijn gebracht en op welke wijze dit zou moeten gebeuren. De gemeente kan hier inhoudelijk dan ook niet goed op reageren.
- t. Het is onduidelijk wat met 'eerst' bedoeld wordt. Mogelijk wordt bedoeld op een getal uit eerdere onderzoeken. In het algemeen kan echter gesteld worden dat de onderzoeken bij het bestemmingsplan gebaseerd zijn op recente (verkeers)gegevens.
- u. De gemeente merkt op dat reclamant verwijst naar een natuurtoets van Arcadis uit 2012 die als bijlage is gevoegd bij het vorige bestemmingsplan. Dit rapport heeft echter geen onderdeel uitgemaakt van het huidige bestemmingsplan voor de Parklaan. Voor zover reclamant de passende beoordeling bedoelt, klopt het dat bij de realisatie van de Parklaan verlichting wordt toegepast. Overigens wordt bij dit deel van de Parklaan (huidig Edeseweg) de huidige verlichting aangepast. Er is dus geen sprake van een situatie waar nu geen verlichting is. In die zin is er geen sprake van negatieve effecten door de verlichting, aangezien er op dit moment al verlichting aanwezig is. In de verdere uitwerking van het ontwerp van de Parklaan wordt verlichting meegenomen. Uiteraard zal bij het aanpassen van de verlichting gekozen worden voor verlichting met zo min mogelijk negatieve effecten op de omgeving. Niet valt in te zien dat dergelijke inrichtingsmaatregelen niet getroffen zullen worden.
- v. De gemeente merkt op dat reclamant verwijst naar een natuurtoets van Arcadis uit 2012 die als bijlage is gevoegd bij het vorige bestemmingsplan. Dit rapport heeft echter geen onderdeel uitgemaakt van het huidige bestemmingsplan voor de Parklaan.
- w. De gemeente merkt wederom op dat reclamant verwijst naar een aantal rapporten uit 2012 die als bijlage zijn gevoegd bij het vorige bestemmingsplan. Het rapport van Arcadis uit 2012 heeft echter geen onderdeel uitgemaakt van het huidige bestemmingsplan voor de Parklaan. Overigens blijkt uit de passende beoordeling 2015 die als bijlage bij het huidige bestemmingsplan is gevoegd, dat er wel degelijk is onderzocht in hoeverre sprake is van cumulatieve gevolgen.
- x. ,y, z en aa. Reclamant toont niet aan in hoeverre de gemeente niet zou hebben onderbouwd op welke wijze extra stikstofdepositie kan leiden tot een significant negatief effect. Daarnaast wordt door reclamant verwezen naar een natuurtoets van Arcadis uit 2012 die als bijlage is gevoegd bij het vorige bestemmingsplan. Dit rapport heeft echter geen onderdeel uitgemaakt van het huidige bestemmingsplan voor de Parklaan. Overigens blijkt uit de passende beoordeling 2015, die als bijlage bij het huidige bestemmingsplan is gevoegd, welke mogelijke effecten kunnen ontstaan op het naastgelegen natuurgebied. Ook zijn deze effecten beoordeeld en is het aspect 'cumulatie' hierbij betrokken.
- y. Zie antwoord 28x.
- z. Zie antwoord 28x.
- aa. Zie antwoord 28x.
- bb. Aantasting van natuur (Gelders Natuurnetwerk, Natura 2000, Flora- en faunawet) is getoetst en beoordeeld in respectievelijk een toets aan het beleid voor het Gelders Natuurnetwerk (toets GNN/GO, Arcadis, 2015), de Natuurbeschermingswet (passende beoordeling, Arcadis, 2015) en de Flora- en faunawet (Natuurbalans 2015). Negatieve effecten op natuur worden gemitigeerd (Flora- en faunawet) dan wel gecompenseerd (GNN).

Uit de toetsing aan de Flora- en faunawet volgt dat door het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen negatieve effecten op beschermde soorten tot een minimum kunnen worden beperkt. Deze maatregelen worden te zijner tijd nader uitgewerkt in een projectplan in het kader van een ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet.

- cc. De gemeente is van mening dat de aanleg van de Parklaan een noodzakelijk element is in de ontwikkeling van De Veluwe Poort. Er is behoefte aan nieuwe ontsluitende infrastructuur voor de nieuw te ontwikkelen gebieden in Ede-Oost. De Bennekomseweg en de Edeseweg kunnen het extra verkeer niet naar behoren verwerken. De extra capaciteit biedt verlichting voor de bestaande doorstromingsproblematiek op de bestaande oostwestverbindingen en de oostelijke noord-zuid verbinding binnen de bebouwde kom en de leefbaarheidsproblematiek op de Klinkenbergerweg. Er is daarom sprake van redenen van groot openbaar belang voor de aanleg van de Parklaan. In dit kader dient ook te worden benadrukt dat de aanleg van de Parklaan uit oogpunt van (verkeers)veiligheid noodzakelijk is. De hiervoor genoemde redenen brengen dit met zich. Wat betreft de opmerking van reclamant dat er genoeg andere alternatieven zijn, merkt de gemeente op dat de tracering van de Parklaan tot stand is gekomen op basis van uitgebreid (milieu-) onderzoek, waaronder een Milieueffectrapportage. In het uiteindelijke tracé zijn de effecten op natuur geminimaliseerd, onder meer door aanpassingen aan de aansluiting op de N224. Ter plekke van de Edeseweg ligt het GNN aan beide zijden van de Edeseweg. Aantasting van het GNN kan hier niet worden voorkomen zonder verregaande aantasting van woongebieden. De verbreding in westelijke richting levert het kleinste ruimtebeslag op het GNN op. Uitvoerbare alternatieve oplossingen voor de Parklaan die leiden tot minder aantasting van het GNN zijn derhalve niet mogelijk. Het voorgaande staat overigens beschreven in de toets GO/GNN die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd. Daarnaast wordt er op gewezen dat de Afdeling in haar eerdere uitspraak over de Parklaan heeft overwogen dat toegepaste trechtering in het kader van de alternatievenbeoordeling zorgvuldig heeft plaatsgevonden. De eerder in het MER berekende varianten moeten slechts dan opnieuw worden doorgerekend indien de geactualiseerde onderzoeksgegevens leiden tot een ander verkeersbeeld in Ede-Oost. In de aanvulling op het MER bevestigt Arcadis dat het verkeersbeeld noch de trechtering als gevolg van de aanpassingen en het nieuwe verkeersmodel wijzigen (zie pagina 15 van het rapport van 21 april 2015).
- dd. Alleen Beuken zijn gevoelig voor zonnebrand. Waar deze langs het tracé vrij komen te staan en zonneshade kunnen gaan oplopen, worden beschermende maatregelen genomen. Voor monumentale en waardevolle bomen wordt vooruitlopend op de werkzaamheden een boomeffectanalyse uitgevoerd. Hierin staat welke maatregelen genomen moeten worden om de betreffende boom duurzaam in stand te houden in de nieuwe situatie. Niet valt in te zien dat dergelijke landschappelijke maatregelen niet getroffen zullen worden.
- ee. Alle bermen worden, buiten het 'stadse deel', extensief beheerd. In het zuidelijk deel worden in de bermen langs de Parklaan nieuwe bomen aangeplant. In het noordelijk deel is voorzien in de aanplant van bomen en bosplantsoen waardoor de groenstructuur langs de gehele Parklaan een aaneengesloten structuur krijgt en daarmee een verbindende functie gaat vervullen voor flora en fauna langs de Parklaan zelf en tussen de verschillende gebieden langs de Parklaan. Negatieve gevolgen van versnippering door verbreding van de Parklaan zijn door bureau Natuurbalans getoetst aan de Flora- en faunawet. Voor soorten die mogelijk negatieve gevolgen van verbreding ondervinden, zal een ontheffing van de verbodsbepalingen in de Flora- en faunawet worden aangevraagd. Daarbij zal een projectplan worden opgesteld met inbegrip van mitigerende maatregelen. Niet valt op voorhand in te zien dat de benodigde ontheffing niet zal worden verleend en dat de Ffw dus aan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg staat (vgl. AbRS 1 april 2015, zaaknummer 201308952/1/R3, r.o. 13.1). Het tegendeel is niet aannemelijk gemaakt.
- ff. De gemeente Ede gaat af op de expertise van Natuurbalans. Volgens Natuurbalans kunnen betreffende populaties in stand gehouden worden als de benodigde mitigerende maatregelen worden getroffen zoals het plaatsen van hop-overs voor vleermuizen. Verwezen zij daarnaast naar de beantwoording onder 28ee.
- gg. De gemeente Ede gaat af op de expertise van Natuurbalans. Volgens Natuurbalans kunnen betreffende populaties in stand gehouden worden als de benodigde mitigerende maatregelen worden getroffen zoals het plaatsen van hop-overs voor vleermuizen. Voor zover noodzakelijk gelet op het functioneel ontwerp en de breedte van de weg ter plaatse, wordt ten aanzien van de borging een gebruiksregel opgenomen in het bestemmingsplan, op grond de hop-overs gerealiseerd moeten worden en in stand worden gehouden. Ten overvloede wordt opgemerkt

- dat dit echter juridisch gezien niet nodig is, omdat de gemeente toezegt deze maatregelen te zullen treffen en zij deze maatregelen ook kan treffen. In zo'n geval behoeft geen voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan te worden opgenomen (vgl. AbRS 6 augustus 2014, zaaknummer 201206568/1/R1, r.o. 15.1). Ook het feit dat deze maatregelen aan de orde kunnen komen in het kader van een ontheffing op grond van de Ffw, brengt overigens met zich dat deze niet behoeven te worden geborgd in het bestemmingsplan (vgl. AbRS 1 mei 2013, zaaknummers 201211424/1/R2 en 201211424/2/R2, r.o. 9.3).
- hh. De gemeente verwijst hiervoor naar de rapporten die in het kader van de procedure voor de omgevingsvergunning ten behoeve van de onderdoorgang Parklaan-A12 zijn opgesteld. Overigens heeft de rechtbank Gelderland inmiddels op 13 oktober 2015 uitspraak gedaan tegen de beroepszaak die was aangespannen tegen de verleende omgevingsvergunning. Het beroep is ongegrond verklaard.
- ii. Uit de rapportage van Natuurbalans (2012) blijkt niet dat er negatieve gevolgen zijn voor de Groene specht. In de actualisatie van 2015 wordt deze conclusie wederom onderschreven. Overigens begrijpt de gemeente niet wat wordt bedoeld met het effect van luchtkwaliteit op gevoelige soorten. Uit de natuurtoetsen blijkt voldoende duidelijk op welke aspecten verschillende soorten en habitats worden beoordeeld en wat de effecten van de plannen hierop zijn.
- jj. Het onderzoek is volgens de geldende richtlijnen uitgevoerd. Hierbij wordt de huidige situatie vergeleken met de toekomstige situatie.
- kk. De effecten op het landgoed Hoekelum zijn berekend met het geluidsmodel. Uit deze berekeningen komt geen significante toename van de geluidbelasting in dit gebied naar voren. Dat is verklaarbaar uit de scope van het onderzoek: de verandering in routekeuze van het bestaande verkeer in Ede. De verschillende routeopties komen samen op de Edeseweg ter hoogte van Hoekelum. Tussen de bestaande en nieuwe situatie is daarom weinig verschil in verkeersintensiteit en daaraan verbonden geluidbelasting in het aangrenzende gebied. In de berekeningen is de maat Laeq toegepast, omdat het gaat om een continue geluidbron gedurende een etmaal. Overigens is het niet op voorhand zeker dat de verdeling van verkeer anders is dan in de huidige situatie/autonome ontwikkeling. Het gaat om bestaand verkeer dat andere routes kiest. Wel kan de geluidbelasting en andere belasting op delen van het Natura 2000-gebied/GNN toenemen. Dat is ook onderzocht in de passende beoordeling aan de hand van de geluidberekeningen. Bij verkeer is het effect van geluid belangrijk voor het effect op natuur. Visuele verstoring en licht reiken minder ver dan geluid, zeker in bosrijke gebieden zoals de rand van Ede. Dit hoeft echter niet te berekenen dat er geen effecten, maar deze zijn beoordeeld en beschreven in de natuurtoets. Ten behoeve van verlichting wordt opgemerkt dat op dat bij dit deel van de Parklaan (huidig Edeseweg) de huidige verlichting wordt aangepast. Er is dus geen sprake van een situatie waar nu geen verlichting is. In die zin is er geen sprake van negatieve effecten door de verlichting, aangezien er op dit moment al verlichting aanwezig is. In de verdere uitwerking van het ontwerp van de Parklaan wordt verlichting meegenomen. Uiteraard zal bij het aanpassen van de verlichting gekozen worden voor verlichting met zo min mogelijk negatieve effecten op de omgeving. Niet valt in te zien dat dergelijke inrichtingsmaatregelen niet getroffen zullen worden.
- ll. Hier geldt hetzelfde principe als bij de bovenstaande vragen.
- mm. De gemeente erkent dat er een gedeelte van de nieuw aan te leggen weg in het Gelders Natuurnetwerk komt te liggen. Er is uitvoerig onderzoek verricht naar de effecten van dit ruimtebeslag en naar de wijze waarop dit gecompenseerd moet worden. De gemeente verwijst hiervoor naar de toets Gelders Natuurnetwerk 2015 van Arcadis. Er blijkt uit dit onderzoek niet dat er onderwerpen zijn die ten onrechte buiten beschouwing zijn gelaten.
- nn. Reclamant is van mening dat de gemeente een ontheffing op grond van de Omgevingsverordening nodig heeft. Dit is in het geval van het GNN en de GO niet nodig en ook niet relevant. De toets GO/GNN die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd, doorloopt alle stappen die op grond van artikel 2.7.1 van de Omgevingsverordening nodig zijn om nieuwe functies op grond die behoren bij het GNN mogelijk te kunnen maken. Reclamant toont niet gemotiveerd aan welke stappen de gemeente niet doorlopen heeft. De toets GO/GNN dient te worden gezien als motivering op grond waarvan de gemeente van mening is dat de Parklaan, die over een gedeelte van gronden die binnen het GNN ligt, moet worden aangelegd. Overigens vindt hierbij een zorgvuldige compensatie plaats die tevens in het bestemmingsplan is geborgd door de nieuwe natuur te bestemmen als Natuur. Dit zal tevens worden geborgd

- door een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan op te nemen, ondanks dat dit juridisch niet noodzakelijk is (zie de beantwoording onder 28gg).
- oo. Er heeft een toetsing aan het GNN plaatsgevonden. Fysieke effecten als gevolg van de Parklaan zijn in beeld gebracht op basis van meest recente gegevens van de provincie over de begrenzing van het GNN en de natuurbeheertypen die daarbinnen vallen. Indirecte effecten (zoals verstoring e.d.) zijn eveneens in beeld gebracht, maar vallen buiten de compensatieplicht. Het landgoed Hoekelum ten oosten van de Parklaan wordt niet nadelig beïnvloed. Fysieke aantasting van het GNN vindt aan de westzijde van de Parklaan plaats. Het gaat hier om bos met een beperkte natuurwaarde. Bij de inrichting van het compensatiegebied is gekozen voor een variatie van begroeiingstypen, die een hogere ecologische waarde hebben en bovendien de verbindingsfunctie voor o.a. dassen beter ondersteunen. Dit past binnen de regels voor natuurcompensatie van de provincie Gelderland.
- pp. De Omgevingsverordening van de provincie Gelderland stelt dat eventueel benodigde compensatie wordt gerealiseerd op gronden die nog geen natuurbestemming hebben in of grenzend aan de GO of grenzend aan het GNN of in het zoekgebied van 7300 ha nieuwe natuur in het GNN, voor zover mogelijk aan of nabij het aangetaste gebied, met dien verstande dat een duurzame situatie ontstaat. De gekozen locatie is afgestemd met de provincie Gelderland en voldoet aan deze voorwaarden. Voor het GNN dient alleen fysieke aantasting gecompenseerd te worden. De samenhang van gebieden aan weerszijden van de Parklaan wordt versterkt door aanleg van faunatunnels die in de huidige situatie nog niet aanwezig zijn. De ecologische kwaliteit van het compensatiegebied is nu zeer beperkt. Het bestaat uit grasland, dat ook als parkeerterrein gebruikt kan worden. De toekomstige kwaliteit van het compensatiegebied is hoger dan de huidige kwaliteit en tevens hoger dan de kwaliteit van de aangetaste delen van het GNN, die bestaan uit smalle stroken productiebos direct langs de bestaande Edeseweg. Het areaal van 0,2 ha (te compenseren als 0,34 ha) is gelijk aan de daadwerkelijke aantasting van het GNN. (Eventuele) grootschalige bomenkap elders in het plangebied van de Parklaan vindt plaats buiten de begrenzing van het GNN en valt niet onder de compensatieplicht.
- qq. Het beschermingsregime van het GNN is erop gericht om in beginsel geen nieuwe functies mogelijk te maken. Verharde of onverharde paden (te weten fiets- en voetpaden) in een bestemming Natuur zijn heel gebruikelijk in het kader van het recreatieve karakter dat gronden met een natuurbestemming doorgaans hebben. Er is dus geen sprake van extra ruimtebeslag, omdat er geen nieuwe functies mogelijk worden gemaakt.
- rr. Het nieuwe tracé van de Parklaan inclusief de naastgelegen fietspaden valt voor het overgrote deel binnen de bestemming Verkeer. Voor zover hierop niet al in de onderzoeken is ingegaan, wordt op deze plaats opgemerkt dat de verbreding van het fietspad niet ten koste zal gaan van natuurwaarden. In dit kader zij er ook op gewezen dat de Afdeling in haar eerdere uitspraak over de Parklaan ten aanzien van een soortgelijke beroepsgrond geoordeeld heeft dat in een bestemmingsplan een dergelijke globale bestemming kan worden opgenomen (zie rechtsoverweging 11).
- ss. De faunapassages zoals de hop-overs worden planologisch mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan, ondanks dat dit juridisch gezien niet nodig is. Hiervoor wordt verwezen naar het antwoord onder 28gg. Wat de dassentunnels betreft, uit de natuurtoets 2015 van Natuurbalans blijkt dat er maar een enkele waarneming is gedaan van dassensporen. Het compensatiegebied maakt dan ook geen essentieel onderdeel uit van het leefgebied van de das. Vandaar dat juridisch gezien er geen grond aanwezig is om de dassentunnels planologisch vast te leggen.
- tt. Het klopt dat niet alle (midden)bermen de bestemming Groen hebben gekregen in het bestemmingsplan. Dat komt omdat een flexibele invulling van de uitwerking van het functioneel ontwerp nodig is. Overigens zal de weg landschappelijk worden ingepast in de nu al groene omgeving. Dat betekent dat, waar mogelijk, de bermen groen worden ingericht. Verwezen zij ook naar de beantwoording onder 28rr.
- uu. Zie antwoord 28vv.
- vv. Uit de jaarlijkse monitoring volgt dat nu en in de toekomst langs alle gemeentelijke wegen en ook langs het Parklaantracé wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Aangezien de Parklaan in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is opgenomen als project dat 'in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit, hoeft geen afzonderlijke toetsing aan de

- grenswaarden voor luchtkwaliteit plaats te vinden (zie artikel 5.16, derde lid, van de Wet milieubeheer). De luchtkwaliteit wordt immers gemeentebreed jaarlijks gemonitord.
- De aanleg van de Parklaan zorgt voor een gelijkmatigere verdeling van de verkeersstromen binnen Ede, waardoor binnen de gemeente Ede langs alle gemeentelijke wegen ruimschoots wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Ter plaatse van de Dr. Willem Dreeslaan zal de groei van de verkeersintensiteit afvlakken door de aanleg van de Parklaan. Met andere woorden: de groei van de verkeersintensiteit op de Dr. Willem Dreeslaan zou groter zijn zonder aanleg van de Parklaan. De Parklaan helpt daarom mee aan het oplossen van het bijna-knelpunt ter plaatse van de Poortwachter. Verwezen wordt tot slot naar de eerdere uitspraak van de Afdeling over de Parklaan. Daarin heeft de Afdeling overwogen dat de beoogde weg is opgenomen in het NSL en dat aldus te gelden heeft dat de grenswaarden uit bijlage 2 bij de Wm geen beletsel vormen om het bestemmingsplan vast te stellen (zie rechtsoverweging 10.7).
- ww. Voor verlaging van de snelheid wordt verwezen naar antwoord 28g. Voor een verlaging naar 50 km/u is het noodzakelijk om dit deel van de Parklaan binnen de bebouwde kom te trekken. Dit gedeelte binnen de bebouwde kom leggen is echter niet geloofwaardig. Er is immers vrijwel geen aanliggende bebouwing, waardoor de omgeving niet de uitstraling heeft van een bebouwde kom. Het handhaven van een verlaagde snelheid op dit deel van de Edeseweg is voor de handhavers (politie) niet uitvoerbaar. De toepassing van het LARGAS-principe heeft daarnaast niet voldoende capaciteit om het toekomstige verkeer af te wikkelen.
- xx. Zie het antwoord bij 28ww.
- yy. De Edeseweg kan goed en veilig overgestoken worden door de toepassing van een oversteek in 2 fasen. Door een wachtruimte tussen de rijbanen te realiseren hoeft de fietser maar één rijrichting van het verkeer over te steken en is de oversteeklengte met 3,5 meter beperkt. De fietsoversteek over de Edeseweg nabij de toegangsweg naar de kaasboerderij (ten noorden van het viaduct A12) voorziet in een middenberm zodat in twee fasen overgestoken kan worden. Deze opstelplek tussen de rijbanen krijgt extra breedte en lengte die voor groepen fietsers en ook voor bijzondere fietsvormen geschikt is om zich veilig op te stellen. Daarnaast is er een oversteekmogelijkheid in twee fasen ter hoogte van de Freule van Wassenaerlaan.
- Er is in die zin rekening gehouden met het bosperceel op de Mauritskazerne dat deze voor het grootste deel gespaard blijft. Een juiste tracékeuze is een afweging tussen aanwezige kwaliteiten en functionaliteit van de weg. Het klopt dat er voor de aanleg van de Parklaan bomen gekapt worden. Er worden echter niet meer bomen gekapt dan voor dit wegtracé noodzakelijk is. Op open plekken langs het tracé worden nieuwe bomen aangeplant waardoor uiteindelijk de Parklaan groen is ingepast.
- aaa. Door toepassing van een middenberm ter hoogte van de Sysseletselaan wordt een verkeersveilige oversteek in twee fasen gerealiseerd. Bij uitwerking van het definitieve ontwerp zal de oversteek zodanig worden ingepast dat de aanwezige bomen zo minimaal mogelijk geraakt worden.
- bbb. De verkeerslichten(regeling) tussen beide kruispunten (kruispunt Klinkenbergerweg-Berkenlaan en Klinkenbergerweg-Parklaan over de Kazerneterreinen) zijn met elkaar gekoppeld. Deze twee kruispunten zijn verkeersregeltechnisch gezien in feite een kruispunt met voldoende capaciteit om het verkeer af te wikkelen. Het derde kruispunt (voorrangspoor/LARGAS-kruispunt) is een kruispuntvorm waarbij de Parklaan in de voorrang is en dit kruispunt heeft geen directe invloed op de afwikkeling van de twee met verkeerslichten geregelde kruispunten. De grootte van het kruispunt biedt de mogelijkheid om al het verkeer veilig af te wikkelen, waarbij het doorgaande verkeer op de Parklaan in de voorrang is en het kruispunt groen ingepast kan worden.
- ccc. Het afsluiten van de Berkenlaan acht de gemeente verkeerskundig mogelijk. De gemeente ziet echter geen voordelen in het afsluiten van de Berkenlaan ter hoogte van de Kazernelaan, aangezien er op de Berkenlaan alleen bestemmingsverkeer voor de Berkenlaan en de Kazernelaan rijdt. De gemeente ziet wel voordelen in het afsluiten van het oostelijk deel van de Berkenlaan voor autoverkeer ter hoogte van de Klinkenbergerweg. Bij het opstellen van het definitief ontwerp van dit deel van de Parklaan wil de gemeente deze maatregel graag bespreken met de bewoners van deze delen van de Berkenlaan en de Kazernelaan.
- ddd. Tussen de ontsluiting van de Elias Beeckman en Maurits-Zuid acht de gemeente een tweerichtingen aan de oostzijde van de Parklaan noodzakelijk om de fietsroute compleet te maken van de Simon Stevin, via de Elias Beeckman, Maurits-Zuid, ENKA en vervolgens naar het Horapark (en vice versa). Alhoewel de gemeente een veilige fietsoversteekplaats realiseert

op de Parklaan, wordt een tweezijdig fietspad wenselijk geacht om een optimaal fietsnetwerk te realiseren. Het doortrekken van het gehele fietspad aan de oostzijde voorkomt dubbele oversteken over de Parklaan van/naar de diverse Kazerneterreinen.

eee. Het klopt dat de bestemming Gemengd, dat overigens op het theehuis aan de Edeseweg ligt, meer mogelijk maakt dan in de huidige situatie. De functies die mogelijk worden gemaakt, zijn evenwel getoetst aan de regels die daarvoor gelden, zoals bijvoorbeeld milieuzonering en regels in het kader van monumentenzorg. De gemeente begrijpt niet waarom er sprake zou zijn van inbreuk op het GNN, aangezien het theehuis niet binnen het GNN valt. Overigens brengt de omstandigheid dat meer mogelijk wordt gemaakt dan voorheen niet met zich mee dat aldus geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

fff. Binnen de bestemming Groen zijn autowegen niet toegestaan. De gemeente kan reclamant dan ook niet volgen in zijn redenering dat de wegtracés per saldo kunnen worden verbreed. Verder begrijpt de gemeente de opmerking van reclamant niet dat de inrichtingsplannen van de Hoekelumse Eng niet verzekerd zijn. Dit is niet gemotiveerd, vandaar dat de gemeente hier ook niet op kan reageren. Tot is van belang dat de Afdeling in haar eerdere uitspraak over de Parklaan ten aanzien van een soortgelijke beroepsgrond (vanzelfsprekend) geoordeeld heeft dat in een bestemmingsplan een dergelijke globale bestemming kan worden opgenomen (zie rechtsoverweging 11).

ggg. Deze bepaling is een gebruikelijke planregel en wordt bij veel gemeenten gebruikt. Daarnaast worden natuurlijke waarden wel degelijk beschermd; dat is hier juist bedoeld met het opnemen van deze bepaling over de toelaatbaarheid van een omgevingsvergunning. Er kunnen dus niet zomaar verhardingen worden aangebracht binnen de groenbestemming. Er is hiervoor immers een vergunning nodig en deze is alleen toelaatbaar als dit geen afbreuk betekent aan natuurlijke waarden.

hhh. Zie hiervoor de beantwoording onder 28fff.

iii. De gemeente gaat ervan uit dat reclamant de bepaling bedoelt zoals is weergegeven onder artikel 15 onder b. Met deze bepaling zijn nadrukkelijk geen uitbreidingen van wegtracés bedoeld. Hiervoor is immers een bestemmingswijziging nodig, tenzij de verbreding onder de bestaande (verkeers)bestemming valt. Zoals in deze planregel staat, heeft deze regel betrekking op het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling die in geringe mate wordt aangepast. Het is daarnaast alleen mogelijk om van de bestemming af te wijken met een vergunning van het college van burgemeester en wethouders.

jjj. Deze bepaling is een gebruikelijke planregel en is bedoeld voor onvoorziene situaties waar een antennemast nodig is. In de bestemmingen Verkeer, Groen en Natuur zijn antennemasten niet bij recht toegestaan. Zoals uit deze bepaling blijkt, is plaatsing alleen mogelijk als burgemeester en wethouders hiervoor een afwijkingsvergunning verlenen. Voordat de vergunning kan worden verleend, is een zorgvuldige afweging noodzakelijk. Hierbij moet onder andere worden aangetoond dat de antenne inpasbaar is gelet op de landschappelijke kwaliteit van het terrein. Nu het eventueel plaatsen van een antenne alleen mogelijk is met een vergunning en de landschappelijke gevolgen daarin moeten worden meegewogen, is het niet nodig om dit aspect op dit moment mee te nemen.

kkk. De artikelen 15 en 16 betreffen standaard planregels die in de meeste bestemmingsplannen van de gemeente Ede zijn opgenomen. Een groot aantal van deze afwijkingsregels heeft betrekking op bouwwerken, voor zover deze ook binnen de betreffende bestemming zijn toegestaan. Het is op grond van deze bepalingen niet mogelijk (en ook niet toegestaan) om nieuwe wegtracés aan te leggen of verbredingen mogelijk te maken.

lll. Het klopt dat artikel 14 ontbreekt. Dit was een omissie in het ontwerpbestemmingsplan en zal worden aangepast (hernummerd). Voorts zijn er inderdaad geen regels over lichtvervuiling opgenomen. De gemeente merkt op dat reclamant niet motiveert waarom dergelijke regels zouden moeten worden opgenomen en kan hier dan ook niet op reageren. Als reclamant doelt op effecten van licht langs het gehele tracé, dan wordt er verwezen naar het antwoord onder 28u.

mmm. Alle maatregelen die voortvloeien uit het Tracébesluit zijn in dat besluit geborgd. Daarnaast vallen de betreffende maatregelen buiten het plangebied van de Parklaan en deze behoeven dan ook niet meegenomen te worden in dit bestemmingsplan.

Conclusie

Deze zienswijze leidt, behalve voor een aantal natuurmaatregelen die worden geborgd in het bestemmingsplan, verder niet tot aanpassing van het bestemmingsplan. Voor de exacte wijzigingen wordt verwezen naar de Nota van wijzigingen die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd. Voor het overige geven de andere zienswijzen geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.