

MER EDE-OOST/SPOORZONE EN STRUCTUURPLAN INFRASTRUCTUUR EDE-OOST FASE 1

INSPRAAKREACTIES, VRAGEN EN OPMERKINGEN

2 september 2008

Insprekers

organisatie / werkgroep	naam.	adres	postcode	woonplaats	registratienummer
Werkgroep Bennekomseweg en Omgeving	R. van de Reijden	Bennekomseweg 36	6717 LM	Ede	ONT 2008 6053
Werkgroep West Breukelderwegbewoners	C. Sprong	West Breukelderweg 1-B	6721 MP	Bennekom	ONT 2008 12803
Dienst Landelijk Gebied Gelderland, Adviescommissie Binnenveld-Oost	Harrie Swarte	Postbus 9079	6800 ED	Arnhem	ONT 2008 13153
-	G. Hendriksen	Buurtscheuterlaan 116	6711 HX	Ede	ONT 2008 13676
-	R. Boonzaaijer & J.A. van Beek	Generaal Spoorlaan 37	6711 LZ	Ede	ONT 2008 14347
-	J.W. Plantagie	Arnhemseweg 120	6711 HJ	Ede	ONT 2008 14348
-	C. van Woudenberg	Boerhaavelaan 18	6721 BG	Bennekom	ONT 2008 14459
Stichting Milieuwerkgroepen Ede	P.J. Elegersma-Cramer	Weerdestein 30	6714 CS	Ede	ONT 2008 14502
N.V. Nederlandse Gasunie	Aart Schilder	Postbus 19	9700 MA	Groningen	ONT 2008 14579
-	N.C. Boutelier en R.L. Boutelier	Klinkenbergerweg 72	6711 ML	Ede	VH 2008 14619
-	A.W. van Rijswijk	Nieuwe Kazernelaan 65	6711 JB	Ede	ONT 2008 14826
Autohuis-Ede Van Wirdum B.V.	J. van Wirdum	Klinkenbergerweg 116	6711 ML	Ede	ONT 2008 14834
-	Familie E. Jochemsen	Bovenbuurtweg 56	6721 MN	Bennekom	ONT 2008 14931
-	F.F. Koolhaas	Langenberglaan 3	6711 HK	Ede	ONT 2008 15079 (antwoord zie: ONT 2008 15255)
-	K.B.A. Bodlaender	Bosweg 33	6721 HM	Bennekom	ONT 2008 15080
-	Dhr. en Mevr. Smith	Buurtscheuterlaan 30	6711 HV	Ede	ONT 2008 15082
Van Westreenen	J. Grutters	Anthonie Fokkerstraat 1a	3772 MP	Barneveld	ONT 2008 15181
-	B.M.J.M. Willemsen	Langenberglaan 12	6711 HK	Ede	ONT 2008 15183 (antwoord zie: ONT 2008 15255)
Werkgroep Maandereng Zuid	W.J. van IJssel	Jan Voermanstraat 7		Ede	ONT 2008 15187
Werkgroep Maandereng Zuid	J. Blijdorp en F.J. Pijper	Weissenruchstraat 12		Ede	ONT 2008 15187
Werkgroep Maandereng Zuid	G.P. van der Laan	Jan Voermanstraat 9		Ede	ONT 2008 15187
Werkgroep Maandereng Zuid	A. Noteboom	Weissenbruchstraat 13		Ede	ONT 2008 15187

Werkgroep Maandereng Zuid	H. van Velthuizen	Bovenbuurtweg 150		Ede	ONT 2008 15187
Werkgroep Maandereng Zuid	D. Meijer	Weissenbruchstraat 15		Ede	ONT 2008 15187
Werkgroep Maandereng Zuid	P. Lookman	Poggebeekstraat 26		Ede	ONT 2008 15187
Werkgroep Maandereng Zuid	E. Boot	Weissenbruchstraat 21		Ede	ONT 2008 15187
-	J.G. den Dunnen en A.E. den Dunnen-Snijders	Langenberglaan 4	6711 HK	Ede	ONT 2008 15198 (antwoord zie: ONT 2008 15255)
-	H. Jansen	Langenberglaan 11	6711 HK	Ede	ONT 2008 15200
-	G.J.M. Beune	Zandlaan 7	6717 LN	Ede	ONT 2008 15248
ABEO	H. Monshouwer	Sijsseltselaan 3	6711 JE	Ede	ONT 2008 15249 ONT 2008 14249
Werkgroep Bennekomseweg en Omgeving (WBO)	R. v.d. Reijden	Bennekomseweg 36	6717 LM	Ede	ONT 2008 15251
-	J.W. Leijssen	Nieuwe Kazernelaan 83	6711 JC	Ede	ONT 2008 15255 ONT 2008 15077 (dezelfde brief)
-	Familie van Randwijk	Dr. Hartogsweg 7	6717 LR	Ede	ONT 2008 15301
-	Susanne Winnubst	Langeberglaan 8	6711 HK	Ede	ONT 2008 15305
-	Paula M. Middendorp	Langeberglaan 5	6711 HK	Ede	ONT 2008 15306
-	A.R. Suiker	Buurtmeesterweg 50	6711 HN	Ede	ONT 2008 15308
-	G. Appeldoorn	Langenberglaan 17	6711 HK	Ede	ONT 2008 15309
Woonstede	W. Sterkenburg	Postbus 191	6710 ED	Ede	ONT 2008 15314
-	Andrew van Snippenberg en Natasja Verburg	Nieuwe Kazernelaan 7		Ede	ONT 2008 15316
Van Westreenen	Björn Domhof	Antonie Fokkerstraat 1a	3772 MP	Barneveld	ONT 2008 15321
-	K.D. Schippers	Van der Heijdenlaan 2	6711 KH	Ede	ONT 2008 15322
-	M.E.C.A. Vredendaal – van Gastel	Langenberglaan 2	6711 HK	Ede	ONT 2008 15323 ONT 2008 15246 (dezelfde brief)
-	Simon van Veldhuizen	Middelberglaan 10	6711 JH	Ede	ONT 2008 15324
-	F van Gorkum	Buurtmeesterweg 72	6711 HN	Ede	ONT 2008 15386
-	A. Merts	Sijsseltselaan 17	6711 JE	Ede	ONT 2008 15388

-	J. Th. van Raaij en H.H.M. van Raaij – de Kort	Nieuwe Kazernelaan 49a	6711 JB	Ede	ONT 2008 15389
-	E.T.M. Out	Burgemeester Prinslaan 38	6711 KE	Ede	ONT 2008 15390
-	R.W.R. van Cassel	Burgemeester Prinslaan 38	6711 KE	Ede	ONT 2008 15393
-	A.C.J.M. Duyvestijn	Buurtscheuterlaan 53	6711 HS	Ede	ONT 2008 15395
-	Familie van Luttkhuizen	Bovenbuurtweg 39	6721 MN	Bennekom	ONT 2008 15396
-	Familie Tollenaar	Bovenbuurtweg 41	6721 MN	Bennekom	ONT 2008 15396
-	Familie Willems	Bovenbuurtweg 43	6721 MN	Bennekom	ONT 2008 15396
-	Familie van Gelder	Bovenbuurtweg 44	6721 MN	Bennekom	ONT 2008 15396
-	W. de Jong	Langeberglaan 6	6711 HK	Ede	ONT 2008 15422
-	M. Aubert –Schilder	Zandlaan 4	6717 LP	Ede	ONT 2008 16139
-	R.W.W. Jager	Markiezenhof 4	6715 LK	Ede	Geen nummer

Reacties en antwoorden

Nr.	Registratienr.	Reactie	Antwoord
1	ONT 2008 6053	A2 variant voorziet niet in werkbare verkeersafwikkeling voor de middellange termijn.	In het MER (H7, deel B) en het Structuurplan Infrastructuur (blz. 24) zijn de effecten van verkeer en vervoer bepaald aan de hand van zes criteria. Uit de afweging blijkt dat de A alternatieven over het algemeen beter scoren dan de I alternatieven. De hoofdwegenstructuur van Ede kan met toevoeging van het A2 alternatief het verkeer van en naar Ede-Oost op de middellange en lange termijn goed afwikkelen, zowel richting het oosten als westen. Tevens draagt het A2 alternatief bij aan het ontlasten van bestaande wegen, zoals Emmalaan/Tooroplaan en Frans Halslaan/Zandlaan.
2	ONT 2008 6053	A2 variant voorziet niet in bereikbaarheid centrum en bedrijven.	De bereikbaarheid van het centrum is meegenomen in de criteria voertuigverliesuren en reistijden. In het MER (deel B, H6, paragraaf 2.2) worden deze criteria toegelicht. Op het criterium voertuigverliesuren en reistijden scoort het A2 alternatief neutraal met betrekking tot Ede-Centrum. Bij het beoordelen van de effecten gaat het echter niet alleen om de bereikbaarheid van Ede-Centrum, maar ook om de bereikbaarheid van andere gebieden in Ede. Bij de uiteindelijke score voor voertuigverliesuren en reistijd, is dan ook de gemiddelde score genomen van alle gebieden. Hieruit blijkt dat het A2 alternatief wat betreft voertuigverliesuren gelijk scoort aan de I alternatieven en wat betreft reistijd beter scoort dan de I alternatieven.
3	ONT 2008 6053	A2 variant voorziet niet in het oplossen van overlast van verkeer voor bestaande woongebieden in Ede-Zuid.	Een van de uitgangspunten voor de nieuwe infrastructuur is dat deze bijdraagt aan het oplossen van bestaande knelpunten ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheid. Het A2 alternatief voldoet aan dit uitgangspunt, omdat dit alternatief de Klinkenbergerweg/ Stationsweg, Dreeslaan, Zandlaan en Emmalaan/ Tooroplaan ontlast.
4	ONT 2008 6053	A2 variant voorziet niet in het leveren van een impuls aan het Veluwe 2010 beleid.	Het is ook niet de doelstelling om hier via deze lijn een impuls aan te geven.

5	ONT 2008 6053	In het MER onderzoek is de meest negatieve I variant meegenomen. De I2 variant zonder zuidelijke tak rondom het Enkaterrein is veel beter. Wat zijn de verkeerskundige resultaten van deze variant?	De beschreven variant is in de gevoeligheidsanalyse (MER, deel A, blz. 46) verkeerskundig bekeken. Bij het ontbreken van de zuidelijke lus, wordt de Bennekomseweg zwaarder belast en ontstaat er op dit weggedeelte een grote kans op congestie. Tevens wordt in dit alternatief de verbinding langs het spoor naar het kruispunt Emmalaan/Bennekomseweg/Klinkenbergerweg ten opzichte van alternatief I2 veel drukker. Dit conflicteert met de ontwikkelingen rondom het nieuwe station. Voordeel van de beschreven variant is dat de Zandlaan minder belast wordt, echter de Emmalaan/Tooroplaan wordt wel iets zwaarder belast. Conclusie is dat het niet aanleggen van de zuidelijke lus verkeerskundig ongunstig is.
6	ONT 2008 6053	De I2 variant zonder zuidelijke tak rondom het Enkaterrein trekt een gewenste harde grens met de natuur.	Een harde grens met de natuur achten wij niet wenselijk; verweving is naar onze mening beter dan scheiding. Zoals beschreven in het Masterplan Ede-Oost/Spoorzone vastgesteld door de gemeenteraad van Ede op 26 mei 2005 is de kwaliteit van het landschap een belangrijk onderdeel voor de nieuw te ontwikkelen enclaves van Ede-Oost. Hierin zijn cultuurhistorische en landschappelijke verkavelingsthema's per enclave benoemt. Thema's die in de toekomst kunnen garanderen dat de enclaves een identiteit behouden en dat die identiteit verbonden is met "de geest van de plek". Juist wanneer er een harde grens langs de woonwijken getrokken wordt, wordt de wijk van het landschap afgesneden en dat is juist niet waar voor deze nieuwe woonwijken op ingezet is. Een kwaliteit voor de nieuwe woonwijken is juist de natuur die in de enclaves wordt getrokken. Juist zachte grenzen met een aantrekkelijk landschap dragen bij aan de kwaliteit van het woongenot.
7	ONT 2008 6053	De I2 variant zonder zuidelijke tak rondom het Enkaterrein heeft een bundeling van infra en dus van geluid en zicht.	De bundeling van infra kenmerkt zich inderdaad door cumulatie van spoor en wegverkeerslawaaï. In Tabel 4.2 zijn de gevolgen van de toename van de geluidsbelasting gegeven.
8	ONT 2008 6053	De I2 variant zonder zuidelijke tak rondom het Enkaterrein doorsnijdt Natura 2000 gebied maar dat is best te compenseren.	Omdat deze variant niet voldoet aan de gestelde doelstellingen is deze in het trechteringsproces afgefallen. Om deze reden is compensatie niet van toepassing.
9	ONT 2008 6053	De I2 variant zonder zuidelijke tak rondom het Enkaterrein heeft geen schade aan hagedissen, want die zitten aan de noordzijde in de zon.	Uit onderzoek is gebleken dat zowel het noordelijke als het zuidelijke talud deel uitmaken van het leefgebied van beschermde soorten (hagedissen).
10	ONT 2008 6053	Het A2 alternatief is een diagonale barrière tussen Ede en Bennekom	Nee, dat is niet het geval. De A12 is als diagonale barrière tussen Ede en Bennekom al aanwezig en beduidend omvangrijker van karakter. Het A2 alternatief loopt op korte afstand parallel aan de A12 (bundeling) en takt daarna aan op de noord-zuid verbinding van Ede-Bennekom.

11	ONT 2008 6053	Het A2 alternatief tast de groene long aan.	Het is inderdaad zo dat de A2 variant door de Hoekelumse Eng (onderdeel van de Groene Wig) loopt. Dit biedt echter ook kansen om in het bestemmingsplan een duurzame inrichting voor natuur en landschap juridisch vast te leggen. Hier wordt ook daadwerkelijk invulling aan gegeven. De plannen hiervoor zijn opgenomen als aandachtspunt in de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost.
12	ONT 2008 6053	In het MER onderzoek is de meest negatieve I variant meegenomen. De I2 variant zonder zuidelijke tak rondom het Enkaterrein is veel beter. Wat is de winst/verlies balans voor natuur van deze variant?	Omdat deze variant niet voldoet aan de gestelde doelstellingen is deze in het trechteringsproces afgefallen. Om deze reden is de genoemde balans niet opgemaakt. De beschreven variant is in de gevoeligheidsanalyse (MER, deel A, blz. 46) verkeerskundig bekeken. Bij het ontbreken van de zuidelijke lus, wordt de Bennekomseweg zwaarder belast en ontstaat er op dit weggedeelte een grote kans op congestie. Tevens wordt in dit alternatief de verbinding langs het spoor naar het kruispunt Emmalaan/ Bennekomseweg/Klinkenbergerweg ten opzichte van alternatief I2 veel drukker. Dit conflicteert met de ontwikkelingen rondom het nieuwe station. Voordeel van de beschreven variant is dat de Zandlaan minder belast wordt, echter de Emmalaan/Tooroplaan wordt wel iets zwaarder belast. Conclusie is dat het niet aanleggen van de zuidelijke lus verkeerskundig ongunstig is.
13	ONT 2008 6053	De afweging voor Natura 2000 gebied gaat om natuur en maatschappelijk belang.	Dit is een terechte constatering.
14	ONT 2008 6053	Wat zijn de gevolgen van de A2 variant voor de Poortwachter? Graag nader onderzoek naar de capaciteit van de Poortwachter.	H5 van het Structuurplan Infrastructuur beschrijft een nadere analyse van de toekomstvastheid van het voorkeursalternatief. Paragraaf 5.1. gaat specifiek in op de aansluiting Ede/Wageningen op de A12. De bestaande aansluiting wordt gewijzigd door de toe- en afritten aan de zuidzijde "om te klappen". Het omklappen van de aansluiting biedt extra capaciteit, omdat grote conflicterende stromen nu gunstiger opgenomen kunnen worden in de verkeersregeling. Belangrijkste conclusie is dat de aansluiting Poortwachter het verkeer in 2020 en 2030 zonder problemen kan afwikkelen. Indien nodig kan extra capaciteit verkregen worden met relatief eenvoudige aanpassingen op de aansluitingen bij de Poortwachter. Om de nieuwe ontsluitingsweg aan te sluiten op de Dr. W. Dreeslaan zal de bestaande kruising aangepast worden.

15	ONT 2008 6053	De meeste werkgelegenheid ontstaat bij het Enkaterrein. Deze kan het best ontsloten worden via de I2 zonder zuidelijke tak.	Alle alternatieven zijn beoordeeld op bereikbaarheid. Hierbij is niet alleen de bereikbaarheid van het Enkaterrein en station van belang, maar de bereikbaarheid van heel Ede. De criteria waarmee de bereikbaarheid beoordeeld is houden hier rekening mee. (Zie MER deel B, H7). Verkeersberekeningen laten zien dat met een verbinding in oostelijke richting het verkeer in westelijke richting gebruik zal maken van bestaande wegen zoals de Zandlaan.
16	ONT 2008 6053	Het A2 alternatief snijdt bestaande wijken af van de natuur.	Het A2 alternatief komt op of net naast bestaande wegen te liggen. De bestaande bomenlanen met hun langzaamverkeersverbindingen die (haaks op de Parklaan) Ede verbinden met het landschap van de Syssele, kruisen de Parklaan ongelijkvloers. Kortom de bestaande wijken zijn nog net als in de huidige situatie verbonden met de natuur.
17	ONT 2008 6053	Het A2 alternatief geeft overlast van verkeer.	In het MER, hoofdstuk 7, deel B zijn de effecten verkeer en vervoer beschreven. De zes alternatieven zijn aan de hand van zeven criteria met betrekking tot verkeer en vervoer beoordeeld. Uit de uitgevoerde studies is komen vast te staan dat de westelijke varianten het gewenste effect hebben op het bestaande wegennet van Ede. Het ontlast de oost-westverbindingen Emmalaan/Tooroplaan en Zandlaan/Frans Halslaan. Tevens is vastgesteld dat de westelijke varianten een ontlastend effect hebben op een deel van het wegennet van Bennekom. Bij de integrale afweging is gebleken dat van de westelijke varianten het A2 alternatief de beste oplossing is.
18	ONT 2008 6053	Harde grenzen zijn voor het woongenot in de nieuwe woonwijken beter dan zachte.	Een harde grens met de natuur achten wij niet wenselijk; verweving is naar onze mening beter dan scheiding. Zoals beschreven in het Masterplan Ede-Oost/Spoorzone vastgesteld door de gemeenteraad van Ede op 26 mei 2005 is de kwaliteit van het landschap een belangrijk onderdeel voor de nieuw te ontwikkelen enclaves van Ede-Oost. Hierin zijn cultuurhistorische en landschappelijke verkavelingsthema's per enclave benoemt. Thema's die in de toekomst kunnen garanderen dat de enclaves een identiteit behouden en dat die identiteit verbonden is met "de geest van de plek". Juist wanneer er een harde grens langs de woonwijken getrokken wordt, wordt de wijk van het landschap afgesneden en dat is juist niet waar voor deze nieuwe woonwijken op ingezet is. Een kwaliteit voor de nieuwe woonwijken is juist de natuur die in de enclaves wordt getrokken. Juist zachte grenzen met een aantrekkelijk landschap dragen bij aan de kwaliteit van het woongenot.
19	ONT 2008 6053	Hoe wordt het debat vormgegeven over een oostelijke of westelijke ontsluiting?	Het debat heeft plaatsgevonden. Het A2-alternatief zorgt voor een goede ontsluiting zowel naar het oosten als het westen.

20	ONT 2008 12803	Waar komt de nieuwe tunnel te liggen? De wens is een situering tussen hectometerpaal 110.000 en 110.100, oftewel minstens 450 meter vanaf het Edesewegviaduct.	De situering van de nieuwe tunnel is zorgvuldig gekozen rekening houdend met de aangrenzende ecologische hoofdstructuur (EHS), de sportvelden en de hoogteligging van de A12. Een verplaatsing richting oosten is eventueel mogelijk. De exacte locatie wordt op bestemmingsplan niveau vastgesteld.
21	ONT 2008 13153	Graag in de nieuwe tunnel onder de A12 ook voldoende ruimte bieden voor mencombinaties en voor ruiters, maar daarnaast ook voor fietsers.	De nieuwe verbindingsweg tussen de Edeseweg en de aansluiting op de A12 wordt niet voorzien van een fietsvoorziening of ruiterspad. Er zijn parallelle alternatieve routes aanwezig, waaronder de Hoekelumsebrinkweg.
22	ONT 2008 13153	Graag voldoende en veilige oversteken (mencombinaties, ruiters en fietsers) realiseren om de oost-west verbinding mogelijk te maken.	Bij de verdere uitwerking van de infrastructuur wordt in de vervolgfase nadrukkelijk aandacht besteed aan de oversteekbaarheid (o.a. voor fietsers en voetgangers).
23	ONT 2008 13676	Graag Nieuwe Kazernelaan afwaarderen tot 30 km zone.	De Nieuwe Kazernelaan maakt nu nog onderdeel uit van de hoofdwegenstructuur van Ede. Deze functie zal met de aanleg van de Parklaan verdwijnen. De Parklaan zal dan de nieuwe gebiedsontsluitingsweg worden, waardoor de Nieuwe Kazernelaan kan worden afgewaardeerd. In dat kader zal ook worden gekeken naar de maximum snelheid..
24	ONT 2008 13676	Suggestie bij de nadere uitwerking van de Parklaan: behoud de strook gemengd bos tussen Nieuwe Kazernelaan en de Stevin/Beekmankazerne en de natuurwaarden hiervan in combinatie met het gebruik van verticale elementen om resterend hoogteverschil te overbruggen voor de verdiepte ligging van de Parklaan, passend bij het karakter als entree van de Veluwe.	De gemeente Ede heeft gekozen voor een gefaseerde besluitvorming over Ede-Oost: eerst wordt de nieuwe ontsluitingsstructuur vastgelegd in een Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost en vervolgens wordt de gehele ontwikkeling vastgelegd op bestemmingsplanniveau. Door de aard en omvang van de geplande activiteiten binnen Ede-Oost is sprake van een verplichting tot het doorlopen van de procedure voor milieueffectrapportage (m.e.r.). Bij de verdere uitwerking op bestemmingsplanniveau zal nader worden gezien of, en zo ja, op welke wijze de bedoelde strook gemengd bos kan worden gerespecteerd Dit is als aandachtspunt opgenomen in de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost.
25	ONT 2008 13676	Graag voortzetting van het typerende bosrijke karakter van de bestaande wijk (entree van de Veluwe).	Dit is ook onze intentie. Dit gebeurt ondermeer door de lanenstructuur te behouden en door de afwaardering van de Nieuwe Kazernelaan.

26	ONT 2008 13676	Voor de uitwerking van de Parklaan langs de Stevin/ Beekmankazerne: graag beperking van geluidsbelasting en luchtverontreiniging voor de bestaande woningen.	Voor de uitwerking van de Parklaan langs de Stevin/ Beeckmankazerne wordt de geluidsbelasting en de luchtverontreiniging voor de bestaande woningen meegenomen. In de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost wordt dit ook aangegeven als aandachtspunt. Op dit moment gaat de voorkeur uit naar een keermuur in plaats van een talud. De keermuur zorgt voor extra geluidsafscherming. De aanleg van de Parklaan is alleen mogelijk als de gevolgen voor de luchtkwaliteit binnen het wettelijk kader (Wet Milieubeheer) passen.
27	ONT 2008 13676	Graag een bij de Veluwe horende inpassing voor de zeer grootschalige infrastructuur (naast elkaar lopen van de Nieuwe Kazernelaan en de Parklaan met 4 nieuwe rijstroken en middenberm dicht langs de bestaande woningen)	Het is onze intentie om de Parklaan landschappelijk in te passen. De Parklaan heeft ter plaatse overigens 2 rijstroken. De wijze van landschappelijke inpassing wordt als aandachtspunt in de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost opgenomen.
28	ONT 2008 14347	De nieuwsbrief is niet door heel (oud) Ede-Oost bezorgd. Hierdoor komen er minder reacties binnen.	In reactie op diverse signalen dat de betreffende nieuwsbrief op een aantal adressen niet is ontvangen hebben wij de verspreider van het drukwerk, de BDU, schriftelijk aangesproken. De mogelijk gebrekkige verspreiding van de nieuwsbrief heeft echter geen gevolgen voor de procedures omtrent het MER en het Structuurplan. De gemeente Ede heeft via diverse kanalen bekendheid gegeven aan de procedure. Naast de nieuwsbrief bestonden deze kanalen uit een officiële publicatie, publicatie op onze internetsite, attendering op de procedure via Edemail, onze gratis Emailservice, een redactioneel artikel op de voorlichtingspagina van 11 juni, waarin expliciet vermeld werd dat de nieuwsbrief als bijlage van Ede-Stad verspreid werd en waarin ook de inspraaktermijnen genoemd werden én de datum van de inloopbijeenkomst, een tentoonstelling over de plannen bij de loketten Bouwen, wonen en milieu van Stadskantoor de Doelen en tenslotte een inloopbijeenkomst op 19 juni 2008 in het gemeentehuis. Van al deze kanalen is alleen een officiële publicatie wettelijk verplicht. Uiteraard betreuren wij het zeer dat de nieuwsbrief in (delen van) Ede-Oost mogelijk niet goed bezorgd is. Wij zijn echter van mening dat wij de bewoners van Ede en dus ook Ede-Oost via zo veel andere kanalen geïnformeerd hebben, dat wij ruimschoots aan onze verplichtingen voldaan hebben om mensen te informeren.

29	ONT 2008 14347	Ter hoogte van de Generaal Spoorlaan ligt de Parklaan niet verdiept. Hoe wordt de geluidsoverlast beperkt?	De geluidsaspecten zullen onderdeel uitmaken van de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan (vervolgfase). De aanleg van de Parklaan (en de eventuele reconstructie van aansluitende wegen) is alleen mogelijk binnen het wettelijke kader van de Wet geluidhinder. Daarvoor is onderzoek nodig. Zo nodig wordt het geluid beperkt door het toepassen van geluidarm asfalt of geluidwerende maatregelen.
30	ONT 2008 14347	De Nieuwe Kazernelaan wordt op de Generaal Spoorlaan aangesloten, in plaats van op de Eikenlaan. De doorsteek van de Generaal Spoorlaan naar de Eikenlaan wordt ongedaan gemaakt. De Generaal Spoorlaan is al maximaal belast door de aanwezigheid van scholen, meer verkeer kan er niet bij. Hoe wordt dit opgelost?	De kazerneterreinen zullen de militaire functies verliezen, daardoor zal er eerst een afname van verkeer in dit gebied plaatsvinden. De nieuw te ontwikkelen wijken zullen vervolgens weer verkeer genereren. Het is niet zo dat er ten opzichte van de huidige situatie overal meer verkeer verwacht wordt. Op sommige wegen zal het verkeer zelfs afnemen. De scholen blijven naar verwachting wel op de huidige locaties. De aanleg van de Parklaan geeft dan ook aanleiding om de ontsluiting van deze scholen, in overleg met de scholen, nader te bestuderen. Het aantal aansluitingen op de Parklaan aan de noordzijde is beperkt tot de N224, de Nieuwe Kazernelaan en de Eikenlaan. De Ceelman van Ommerenweg wordt niet aangesloten op de Parklaan. Verkeer van en naar de scholen zal dus deels via een andere weg de scholen moeten bereiken. In de nadere uitwerking van de infrastructuur zal hier, mede in overleg met de scholen, specifiek aandacht voor zijn. Daarnaast zijn er lopende projecten die bijdragen aan verbetering van de verkeerssituatie rondom scholen. Deze projecten zijn o.a. fietspromotie en school thuis route projecten en de inrichting van een 30 km/u gebied.
31	ONT 2008 14347	Door vier scholen in de buurt en de realisatie van nieuwe woongebieden wordt veel meer verkeer verwacht. Een nieuwe ontsluiting op de Parklaan is nodig, en wel vanuit de Ceelman van Ommerenweg.	Zie antwoord 30.
32	ONT 2008 14347	De Eikenlaan is nu al maximaal belast, (veel) extra verkeer gaat niet passen. Hoe wordt de Eikenlaan ontlast?	De kazerneterreinen zullen de militaire functies verliezen, daardoor zal er eerst een afname van verkeer in dit gebied plaatsvinden. Dit is bijvoorbeeld zichtbaar op de Eikenlaan, ter hoogte van de kruising met de Klinkenbergerweg. De nieuw te ontwikkelen wijken zullen vervolgens weer verkeer genereren. Het is dus niet zo dat er ten opzichte van de huidige situatie overal meer verkeer verwacht wordt. Op sommige wegen verwachten we zelfs een afname van verkeer.
33	ONT 2008 14347	Hoe moet het verkeer vanuit Bennekom en Wageningen naar het centrum van Ede komen? Via de Eikenlaan is geen goede optie.	Het verkeer van en naar het centrum vanuit Bennekom kan in de toekomst nog steeds de bestaande routes rijden, via de Stationsstraat of via de Klinkenbergerweg.

34	ONT 2008 14347	Liever Parklaan noord "buitenom". "Binnendoor" geeft afsplitsing nieuw en oud oost.	<p>De aanleg van de ontsluitingsweg Parklaan dient het primaire doel een adequate oplossing te vormen voor huidige en toekomstige verkeersafwikkelingsproblemen en voor de ontsluiting van de nieuwe woonwijk. Bij de opstelling van het Masterplan en het daarop volgende proces van trechtering van verkeersalternatieven is veel aandacht besteed aan de afweging van de vier Parklaanvarianten, te weten: 1. "buitenom-buitenom", 2. "binnendoor-buitenom", 3. "buitenom-binnendoor" en 4. "binnendoor-binnendoor". Deze afweging heeft plaatsgevonden aan de hand van de criteria: natuur, landschap, cultuurhistorie, stedenbouw, verkeer en exploitatie. Bij de keuze voor de Parklaan "binnendoor" hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. stedenbouwkundig is het gewenst een "buffer" te creëren tussen de bestaande en de nieuwe wijken (hogere woonkwaliteit); 2. een Parklaan "buitenom" snijdt Ede (oud en nieuw) af van de Veluwe. De kwaliteit van de Veluwe komt niet ten goede aan de stad. Wanneer er een harde grens langs de woonwijken getrokken wordt, wordt de wijk van het landschap afgesneden en dat is niet waar voor deze nieuwe woonwijken op ingezet is. Een kwaliteit voor de nieuwe woonwijken is juist de natuur die in de enclaves wordt getrokken (verweving in plaats van scheiding). 3. een Parklaan "binnendoor" is goed inpasbaar, omdat deze gedeeltelijk verdiept kan worden aangelegd; 4. een Parklaan "buitenom" heeft een veel grotere aanslag op de ontwikkelingsruimte van de kazerneterreinen en het Enkaterrein, waardoor er veel minder gebouwd kan worden. 5. Verkeerskundig functioneert de Parklaan "binnendoor" veel beter. De Parklaan "buitenom" wordt minder gebruikt en heeft tevens minder oplossend vermogen met betrekking tot bestaande verkeersknelpunten, zoals op de Stationsweg/Klinkenbergerweg. <p>Het afwegingsproces is beschreven in het MER, deel B, H 5.6 (blz. 23). Verdere achtergrondinformatie over de trechteringsfase is te vinden in het MER, deel B, bijlage 4 (blz. 179).</p>
35	ONT 2008 14347	Liever Parklaan noord "buitenom"; "binnendoor" geeft geluidsoverlast.	Zie antwoord 34.
36	ONT 2008 14347	Liever Parklaan noord "buitenom"; "binnendoor" geeft fijnstof.	Zie antwoord 34.

37	ONT 2008 14347	Liever Parklaan noord "buitenom"; "binnendoor" geeft geen toegang meer tot het bos, want daar wordt gebouwd.	Zie antwoord 34.
38	ONT 2008 14347	Liever Parklaan noord "buitenom"; "binnendoor" geeft geen bos meer, want daar wordt gekapt.	Zie antwoord 34.
39	ONT 2008 14347	Komt de huidige aansluiting tussen de Eikenlaan en de Nieuwe Kazernelaan te vervallen?	De langzaamverkeersverbinding die er nu ligt blijft bestaan. De autoverbinding niet, want de Parklaan loopt daar over de Nieuwe Kazernelaan.
40	ONT 2008 14347	Wat gebeurt er met de groenstrook rondom de Nieuwe Kazernelaan en de Eikenlaan? Blijven de bomen gehandhaafd?	De bestaande stroken bos kunnen mogelijk niet in de huidige vorm op alle plaatsen gehandhaafd blijven. Nader onderzoek in het kader van het bestemmingsplan zal hier op in gaan. . Dit is als aandachtspunt in het ontwerp Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost opgenomen.
41	ONT 2008 14347	Komt er een geluidswal rondom de Nieuwe Kazernelaan en de Eikenlaan?	De geluidsaspecten zullen onderdeel uitmaken van de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan (vervolgfase). De aanleg van de Parklaan (en de eventuele reconstructie van aansluitende wegen) is alleen mogelijk binnen het wettelijke kader van de Wet geluidhinder. Daarvoor is onderzoek nodig. Zo nodig wordt het geluid beperkt door het toepassen van geluidarm asfalt of geluidwerende maatregelen.
42	ONT 2008 14347	In hoeverre hebben GemeenteBelangen, SGP en VVD nog invloed op het veranderen naar "binnendoor"?	Op 29 mei 2008 heeft de gemeenteraad ingestemd met de keuze voor variant A2 als uit te werken variant. Finale besluitvorming moet nog plaatsvinden (volgens planning in december 2008)..
43	ONT 2008 14347	De slogan "eerst wegen, dan wijken" slaat de plank mis: er ligt al een woonwijk, het huidige Ede-Oost.	De slogan "eerst wegen, dan wijken" slaat op het toegankelijk maken van de nieuwe wijken. Soms worden nieuwbouwwijken opgeleverd maar zijn ze nog lang slecht bereikbaar. Dat de oude wijk Ede-Oost er al is, spreekt voor zich.
44	ONT 2008 14347	Wil de gemeente het huidige Ede-Oost laten verpauperen om er hoogbouw te gaan realiseren? Want er wordt in de plannen geen rekening gehouden met de leefbaarheid.	Nee, het huidige Ede-Oost is een aangename groene wijk waar het prettig wonen is. Het is een gemeentelijke taak om de leefbaarheid van de wijk, nu en in de toekomst, in stand te houden of waar mogelijk te verbeteren. Om hier invulling aan te geven worden aansluitingen op en overbruggingen over de nieuwe Parklaan gerealiseerd en wordt de Parklaan (deels) verdiept aangelegd om overlast van geluid en fijnstof te minimaliseren.

45	ONT 2008 14347	De afwikkeling naar de Poortwachter is een probleem, want die staat al vast. Daardoor zal het verkeer via het centrum en de N224 naar het westen rijden. De Hartogsvariant is daarom een betere optie.	H5 van het Structuurplan Infrastructuur beschrijft een nadere analyse van de toekomstvastheid van het voorkeursalternatief. Paragraaf 5.1. gaat specifiek in op de aansluiting Ede/Wageningen op de A12. De bestaande aansluiting wordt gewijzigd door de toe- en afritten aan de zuidzijde "om te klappen". Het omklappen van de aansluiting biedt extra capaciteit, omdat grote conflicterende stromen nu gunstiger opgenomen kunnen worden in de verkeersregeling. Belangrijkste conclusie is dat de aansluiting Poortwachter het verkeer in 2020 en 2030 zonder problemen kan afwickelen. Indien nodig kan extra capaciteit verkregen worden met relatief eenvoudige aanpassingen op de aansluitingen bij de Poortwachter. Om de nieuwe ontsluitingsweg aan te sluiten op de Dr. W. Dreeslaan zal de bestaande kruising aangepast worden.
46	ONT 2008 14347	De Verdiepte Hartogsvariant is beter voor gezondheid en leefbaarheid bewoners.	Deze constatering is onjuist, omdat de realisatie van de Hartogsvariant leidt tot leefbaarheidsproblemen in bestaande wijken (verkeersoverlast en geluid). In figuur 8.1 is de toekomstige geluidbelasting gegeven. Daaruit blijkt de ligging van de geluidcontouren. In paragraaf 8.3.2 is aangegeven dat voor fijnstof geen overschrijdingen te verwachten zijn.
47	ONT 2008 14347	De Hartogsvariant is voor de lange termijn een betere ontsluitingsvariant.	Ontsluiting Ede-Oost: in het MER, hoofdstuk 7, deel B zijn de effecten verkeer en vervoer beschreven. De zes alternatieven zijn aan de hand van zeven criteria met betrekking tot verkeer en vervoer beoordeeld. Uit de uitgevoerde studies is komen vast te staan dat de westelijke varianten het gewenste effect hebben op het bestaande wegennet van Ede. Het ontlast de oost-westverbindingen Emmalaan/Tooroplaan en Zandlaan/Frans Halslaan. Tevens is vastgesteld dat de westelijke varianten een ontlastend effect hebben op een deel van het wegennet van Bennekom. Bij de integrale afweging is gebleken dat van de westelijke varianten het A2 alternatief de beste oplossing is.
48	ONT 2008 14347	Parklaan "binnendoor" geeft meer afval en puin in de natuur.	De gemeente zal zorg dragen voor voldoende en adequate voorzieningen (o.a. vuilnisbakken) om dit tegen te gaan.
49	ONT 2008 14347	De gemeente heeft niet alle varianten op dezelfde criteria beoordeeld, en niet objectief beoordeeld.	De integrale afweging is op een zorgvuldige wijze door onafhankelijk adviesbureaus (Arcadis en DHV) uitgevoerd. De beoordeling heeft objectief plaatsgevonden op grond van dezelfde vooraf vastgestelde criteria.

50	ONT 2008 14347	Er is onvoldoende onderbouwing waarom woningen en kantoren op diverse locaties gepland worden.	Ede-Oost maakt integraal onderdeel uit van de woningbouwprogrammering voor de komende 20 jaar (tot 2030). In tabel 2.1 (MER deel A blz. 20) is de maximale woningbouwcapaciteit in relatie tot de behoefte weergegeven. De nadere onderbouwing is opgenomen in bijlage 2. Deze kwantitatieve opgave voor de gemeente Ede is vertaald in een programma voor Ede-Oost, welke is onderverdeeld in woningbouw, kantoren, maatschappelijke voorzieningen en bijzondere stedelijke en regionale functies. Voor een uitgebreidere toelichting van de opgave wordt verwezen naar het Masterplan Ede-Oost/Spoorzone, H2 "De opgave" en H7 "Programma".
51	ONT 2008 14347	De verkeerscijfers zijn oud en uit de periode dat veel verkeer werd omgeleid door wegwerkzaamheden.	De verkeersanalyses zijn uitgevoerd met het verkeersmodel van Ede. Het verkeersmodel heeft een basisjaar 2005 en planjaar 2020. Het basisjaar is getoetst aan de hand van werkelijke verkeersstromen (verkeerstellingen). In het planjaar zijn vastgestelde ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen meegenomen. Bij de ontwikkeling van het verkeersmodel van Ede zijn ontwikkelingen in de regio, grenzend aan de gemeente Ede geïnventariseerd en meegenomen in het model. Daarnaast worden regionale en nationale verkeersmodellen als basis gebruikt voor het verkeersmodel in Ede. In deze modellen zijn ontwikkelingen ook buiten de regio verwerkt.
52	ONT 2008 14347	Wat is het effect van de toename van verkeer op de Eikenlaan voor wat betreft fijnstof en geluid voor de nabijgelegen woningen?	In figuur 8.1 is de toekomstige geluidbelasting gegeven. De geluidbelasting van het gedeelte van de Eikenlaan nabij het kruispunt Klinkerbergerweg neemt af. Nabij de Parklaan neemt de geluidbelasting toe. Voor het bestemmingsplan is een nader akoestisch onderzoek nodig om de gevolgen van de toename van verkeer op de Eikenlaan en de eventuele maatregelen gedetailleerd in beeld te brengen. In paragraaf 8.3.2 is aangegeven dat voor fijnstof geen overschrijdingen te verwachten zijn.
53	ONT 2008 14347	De aansluiting A12 en Parklaan moeten niet los van elkaar beoordeeld worden, maar als combinaties.	De delen van de Parklaan/A12 aansluiting zijn steeds in combinatie beoordeeld. Zodoende zijn bijvoorbeeld de I2, de I4 en C in de laatste selectie opgenomen.
54	ONT 2008 14347	Wat is de planning van de bouw, en wat wordt de route naar de bouwlocaties? Bij een keuze voor een "buitenomvariant" kan deze direct aangelegd worden en gebruikt worden voor de route naar de bouwlocaties. Dat scheelt in overlast in Ede stad.	Na de vaststelling van de Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost door de gemeenteraad wordt de beoogde realisatie van de infrastructuur verder uitgewerkt. Hierbij zal ook de planning en eventuele fasering bepaald worden. Op dit moment kunnen er nog geen uitspraken gedaan worden over effecten tijdens bouwwerkzaamheden. Uitgangspunt bij wegwerkzaamheden is altijd om overlast zo veel mogelijk te beperken.
55	ONT 2008 14347	Een vooropname van de situatie voor en na de bouw (heien) wordt verzocht.	Voorafgaand aan de uitvoering van het werk wordt bekeken welke vooropnames nodig zijn in verband met eventueel te verwachten schade (vervolgproces).

56	ONT 2008 14347	Er is sprake van horizonvervuiling door toename van (hoge) gebouwen en afname van bos.	Bebouwing zal landschappelijk worden ingepast met een passend schaalniveau qua omvang en hoogte. De uitgangspunten uit het Masterplan zullen bij de verdere stedenbouwkundige uitwerking als basis dienen.
57	ONT 2008 14347	De MER samenvatting is 76 pagina's, dat is te lang. Hierdoor kan men over het algemeen, en de raad in het bijzonder, zich niet goed inlezen.	Het vergelijken van mogelijke tracés van de Parklaan/ aansluiting A12 is geen sinecure. Om dit zo nauwkeurig en volledig mogelijk te doen is er veel onderzoek gedaan. Dit onderzoek is zo overzichtelijk mogelijk opgenomen in het MER deel A. Hoewel het stuk omvangrijk is, is het wel goed leesbaar, zeker voor de raadsleden die het hele proces gevolgd en gestuurd hebben. Naast deel A is er een goed leesbare samenvatting in het MER opgenomen van 14 pagina's (zie www.ede.nl).
58	ONT 2008 14347	Hoe zit het met de oversteekbaarheid van de Parklaan, in het bijzonder voor fietsers?	Fietsvoorzieningen maken deel uit van de plannen. Het plan voorziet bijvoorbeeld in een ongelijke fietsverbinding ter hoogte van de Sysseletsaan. De Parklaan heeft verder een brede middenberm, waardoor er in twee fasen overgestoken kan worden. Echter een Structuurvisie en/of MER zijn niet de documenten waar fietsvoorzieningen in detail worden ontworpen, dit gebeurt in de bestemmingsplanfase.
59	ONT 2008 14347	Hoe zit het met de busroute, gaat die over de Eikenlaan?	Een busroute via de Parklaan, de nieuwe ontsluitingsweg, is niet voorzien. De bussen zullen over de Stationsweg en/of Klinkenbergerweg blijven rijden, vanwege de centrale ligging van deze as.
60	ONT 2008 14347	Waarom zo veel woningen als er een teruglopende vraag is?	Ede-Oost maakt integraal onderdeel uit van de woningbouwprogrammering voor de komende 20 jaar (tot 2030). In tabel 2.1 (MER deel A blz. 20) is de maximale woningbouwcapaciteit in relatie tot de behoefte weergegeven. De nadere onderbouw is opgenomen in bijlage 2. Deze kwantitatieve opgave voor de gemeente Ede is vertaald in een programma voor Ede-Oost, welke is onderverdeeld in woningbouw, kantoren, maatschappelijke voorzieningen en bijzondere stedelijke en regionale functies. Voor een uitgebreidere toelichting van de opgave wordt verwezen naar het Masterplan Ede-Oost/Spoorzone, H2 "De opgave" en H7 "Programma".
61	ONT 2008 14347	Er is behoefte aan voorzieningen voor de dagelijkse behoeften (winkelcentrum) in de nieuwe woonwijk. Voor de bewoners van oud Ede-Oost en om de (auto-)mobiliteit te beperken.	Er is momenteel voldoende aanbod in het huidige centrum op acceptabele afstand.
62	ONT 2008 14347	Kan het zo zijn dat er door geldgebrek toch niet gekozen wordt voor een apart tracé voor de Parklaan maar dat de Nieuwe Kazernelaan daarvoor gebruikt gaat worden?	Nee, daar is geen sprake van.

63	ONT 2008 14347	Is voor de noordelijke “binnendoor” variant gekozen om verdere uitbreiding naar het oosten mogelijk te maken?	Door de begrenzing van het Europees beschermde Natura 2000 gebied ter plaatse is verder uitbreiding niet mogelijk. Indien hier geen sprake van zou zijn biedt de “buitenom” variant overigens meer mogelijkheden voor uitbreiding dan de “binnendoor” variant. Zie ook vraag 34.
64	ONT 2008 14347	Er zal planschade geleden en dus opgeëist worden.	Mocht hier sprake van zijn dan is de planschaderegeling van toepassing.
65	ONT 2008 14348	Kan er, verkeerstechnisch gezien, een afrit naar Pannenkoekenhuis “De Langenberg” verwezenlijkt worden op de nieuw aan te leggen rotonde op de N224? Of kan er, indien dit niet tot de mogelijkheden behoort, gekeken worden naar een ander alternatief om de bereikbaarheid vanaf de N224 net zo optimaal te kunnen behouden als die nu is?	In de huidige plannen zouden bezoekers vanaf de N224 de Parklaan op moeten en dan bij het eerste kruispunt de Nieuwe Kazernelaan op om terug te rijden richting Arnhemseweg om zo het Pannenkoekenhuis “De Langenberg” te bereiken. Wellicht kan de situatie verkeerstechnisch nog veranderen, maar dit zal niet op het niveau van de Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost gebeuren. Bij de nadere detaillering van het ontwerp in de bestemmingsplanfase zullen de mogelijkheden nader bekeken worden.
66	ONT 2008 14459	Teleurgesteld in de gang van zaken (alles is toch al beslist).	De keuze voor de Parklaanvariant en de aansluiting op de A12 is zeer zorgvuldig afgewogen door het college van Burgemeester en Wethouders en door de gemeenteraad. Via deze inspraakmogelijkheid worden de bewoners van Ede en andere belanghebbenden gevraagd reacties te geven ten aanzien van de voorliggende plannen.
67	ONT 2008 14459	Denk aan het landschap.	Het landschap heeft zeker onze bijzondere aandacht. Zo wordt het noordelijk deel van de Parklaan in het landschap ingepast, de Bennekomseweg behoudt het groene karakter, de groene wig wordt ecologisch ingericht en er worden houtwallen ten zuiden van de A12 aangelegd.
68	ONT 2008 14459	Houd de Bennekomseweg/Edeseweg mooi, behoud met name de bomen.	De Bennekomseweg/Edeseweg behoudt zijn groene karakter.
69	ONT 2008 14459	Denk aan de fietspaden.	De realisatie van een kwalitatief goed fietsroutenetwerk is voor ons een randvoorwaarde. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zullen fietsvoorzieningen dan ook een belangrijke rol spelen.
70	ONT 2008 14459	Denk aan de kinderen die iedere dag naar school fietsen en weer terug naar Bennekom.	De realisatie van een kwalitatief goed fietsroutenetwerk is voor ons een randvoorwaarde. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zullen fietsvoorzieningen dan ook een belangrijke rol spelen.

71	ONT 2008 14459	Maak vooral geen onoverzichtelijke duistere tunnels.	Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zal naar de exacte vorm van de fietsoversteken gekeken worden. Als er gekozen wordt voor een ongelijkvloerse kruising door middel van een tunnel, zal bij het ontwerp de sociale veiligheid een belangrijke rol spelen. De tunnel onder de A12 wordt niet voorzien van fietsvoorzieningen, vanwege parallelle fietsvoorzieningen zoals de Hoekelumsebrinkweg.
72	ONT 2008 14502	Er zijn plannen gemaakt voor de ontsluiting van het nieuw te ontwikkelen stadsdeel. Omdat de aangrenzende Veluwe een Natura 2000-gebied is moeten de plannen worden beschouwd in relatie tot de hele Veluwe. Dat is nog onvoldoende gebeurd.	De provincie Gelderland is doende met het opstellen van een beheerplan voor het Natura 2000-gebied. Hierbij worden natuurdoeltypen beschreven waarop cumulatie van toepassing is. Omdat het onderzoek nog loopt zijn er momenteel geen resultaten voorhanden. Bij de aanvullende milieuparagrafen in het bestemmingsplan zal hieraan aandacht worden geschonken.
73	ONT 2008 14502	Naast de ontsluiting zijn allerlei andere projecten en plannen in het gebied aan de orde die voor extra effect op de beschermde waarden van het Natura 2000-gebied zorgen. De SME pleit ervoor het totaal aan te verwachten ontwikkelingen bij de MER te betrekken. Dus niet alleen die van Ede, maar ook de ontwikkelingen elders op de Veluwe.	Bij de nog uit te voeren aanvullingen op het MER in het kader van de bestemmingsplannen zal rekening worden gehouden met cumulatie. Bij de locaties waar (rekening houdend met cumulatie) gevolgen voor het Natura 2000-gebied niet bij voorbaat kunnen worden uitgesloten, zal in de aanvulling op het MER . bij het bestemmingsplan een verder uitgewerkte passende beoordeling moeten komen; eventueel gevolgd door een ADC-beschouwing. De commissie voor de m.e.r. heeft ons in deze lijn geadviseerd: <i>".....Het onderhavige MER voor het Structuurplan Infrastructuur bevat deze informatie (logischerwijs) nog niet; de meest wenselijke inrichting van de herstructureringsgebieden is nog niet onderzocht..... Een MER voor het bestemmingsplan zal deze informatie wel moeten bevatten, dan moet ook het aspect cumulatie verder worden uitgewerkt dan nu slechts indicatief staat beschreven"</i> .

74	ONT 2008 14502	Naar ons idee ontbreekt een goed overzicht van de rol van het openbaar vervoer als (deel)oplossing bij de ontsluitingsproblematiek.	Het station en de stationsomgeving, inclusief busstation, zijn een integraal onderdeel van de ontwikkeling van Ede-Oost. De nieuw te ontwikkelen wijken liggen dan ook zeer gunstig, op korte afstand van het station Ede/Wageningen en het busstation. Bij de nadere detaillering van de plannen zal dan ook veel aandacht uitgaan naar de bereikbaarheid van het station. Directe fiets- en voetgangersverbindingen vanuit o.a. het Enkaterrein en kazerneterrein en bestaande wijken maken onderdeel uit van de plannen. Het station en busstation worden verplaatst naar de zuidkant van het spoor. Dit zorgt voor een snellere aanlanding van de Valleilijn als belangrijkste openbaar vervoer as. Bij de aansluiting van het busstation op het bestaande wegennetwerk zal aandacht zijn voor het geven van prioriteit voor het busverkeer. Een busroute via de Parklaan, de nieuwe ontsluitingsweg, is niet voorzien. De bussen zullen over de Stationsweg en/of Klinkenbergerweg blijven rijden, vanwege de centrale ligging van deze as.
75	ONT 2008 14502	Er wordt nauwelijks aandacht besteed aan het fietsverkeer. Gezien het belang van het grote aantal fietsers die hier dagelijks zal passeren, zou het van een goede planning getuigen om hier vanaf het begin rekening mee te houden.	Fietsvoorzieningen maken deel uit van de plannen. Het plan voorziet bijvoorbeeld in een ongelijke fietsverbinding ter hoogte van de Syssestelaan. Echter een Structuurvisie en/of MER zijn niet de documenten waar fietsvoorzieningen in detail worden ontworpen, dit gebeurt in de volgende planfase.
76	ONT 2008 14502	De fasering van de aanleg krijgt onvoldoende aandacht. Deze fasering is wel heel belangrijk, vanwege de mitigerende effecten, jaargetijden en andere ontwikkelingen.	De fasering is afhankelijk van welk deelgebied eerst ontwikkeld wordt. Nu er meer duidelijkheid is over het voorkeursalternatief, kan de vervolgfase nader uitgewerkt worden. Hier behoort ook de fasering toe.
77	ONT 2008 14502	Er wordt veel met schattingen en prognoses gewerkt die een grote onzekerheid in zich bergen.	Bij het maken van prognoses is er per definitie altijd sprake van een mate van onzekerheid. Bij de interpretatie van de uitkomsten van de verkeersmodellen wordt hier rekening mee gehouden.
78	ONT 2008 14502	Het doel en de functie van de Groene Wig voor allerlei diersoorten moet veel beter uitgewerkt worden. Het zou goed zijn dit te bezien in relatie tot het Ontwikkelingsplan Buitengebied.	Door de realisatie van het voorkeursalternatief is er sprake van aantasting van de Groene Wig. Dit biedt ook kansen om in het bestemmingsplan een duurzame inrichting voor natuur en landschap juridisch vast te leggen. De aanwezige waarden van dit gebied; ecologisch, recreatief en landschappelijk zijn o.a. opgenomen in de Landschapsstructuurvisie Ede-Bennekom. Juist omdat dit gebied veel waarden heeft is het van belang om in de verdere uitwerking veel aandacht aan het kwaliteitsniveau te besteden. Daarom wordt het ook meegenomen als aandachtspunt in het Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost.

79	ONT 2008 14502	De financiering van de plannen moet beter onderbouwd worden, met daarbij een betere aanduiding van onzekerheidsmarges.	Uiteraard is het van groot belang om de financiering in beeld te brengen en goed te onderbouwen. In de vervolgfase zal hier nadrukkelijk aandacht voor zijn.
80	ONT 2008 14502	Voor de ontsluiting moeten de (effecten van de) mitigerende maatregelen beter worden behandeld, met name de gegarandeerde financiering ervan. (Monitoringplan)	Uiteraard is het van groot belang om de financiering in beeld te brengen en goed te onderbouwen. In de vervolgfase zal hier nadrukkelijk aandacht voor zijn, alsook voor het in beeld brengen van de mitigerende maatregelen.
81	ONT 2008 14502	De onderbouwing van de woningbouwplannen is erg mager en niet overtuigend in relatie tot het verrichte onderzoek, zeker ten aanzien van de huidige vraag van woningzoekenden.	Ede-Oost maakt integraal onderdeel uit van de woningbouwprogrammering voor de komende 20 jaar (tot 2030). In tabel 2.1 (MER deel A blz. 20) is de maximale woningbouwcapaciteit in relatie tot de behoefte weergegeven. De nadere onderbouwing is opgenomen in bijlage 2. Deze kwantitatieve opgave voor de gemeente Ede is vertaald in een programma voor Ede-Oost, welke is onderverdeeld in woningbouw, kantoren, maatschappelijke voorzieningen en bijzondere stedelijke en regionale functies. Voor een uitgebreidere toelichting van de opgave wordt verwezen naar het Masterplan Ede-Oost/Spoorzone, H2 "De opgave" en H7 "Programma".
82	ONT 2008 14579	Onduidelijk is of er een groepsrisico is (gerelateerd aan aardgastransportleidingen). Dit kan uitgezocht worden als we de juiste gegevens opsturen.	Het aspect van externe veiligheid wordt uitgezocht en meegenomen in de bestemmingsplanfase (zie ook antwoord 24).
83	VH 2008 14619	Indien de infrastructuur gefaseerd wordt aangelegd, gekoppeld aan de nieuwe woonwijken, zal de verkeersdruk om de Klinkerbergerweg sterk toenemen. Wij verzoeken u om bij de realisatie een zodanige planning te hanteren en/ of maatregelen te treffen dat extra verkeer over de Klinkerbergerweg gedurende de hele bouw en aanlegperiode wordt voorkomen.	Na de vaststelling van de Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost wordt de infrastructuur verder uitgewerkt. Hierbij zal ook de planning en eventuele fasering bepaald worden. Op dit moment kunnen er nog geen uitspraken gedaan worden over effecten tijdens bouwwerkzaamheden. Uitgangspunt bij wegwerkzaamheden is altijd om overlast zo veel mogelijk te beperken.

84	ONT 2008 14826	De Nieuwe Kazernelaan is nu al best druk en er wordt vaak te hard gereden. Het is voor de bewoners van deze laan dan ook van groot belang dat de Parklaan niet over de bestaande Nieuwe Kazernelaan zal gaan, maar dat dit een geheel nieuwe verdiepte laan zal worden, zoals nu het plan is. Kunt u ons garanderen dat de Parklaan wordt gerealiseerd zoals in de plannen wordt weergegeven?	Er zal geen sprake zijn dat de Nieuwe Kazernelaan de rol van de Parklaan zal vervullen. De Parklaan zal onderdeel gaan uitmaken van de bestaande hoofdwegenstructuur. Een goede doorstroming op de Parklaan is van belang, daarom worden er bij voorkeur geen directe ontsluitingen op woningen gerealiseerd. De Nieuwe Kazernelaan heeft die wel en is daarom niet gewenst als ontsluitingsweg.
85	ONT 2008 14834	Op de tekeningen in het Structuurplan zijn de bedrijven en het tankstation van Van Wirdum B.V. een witte vlek geworden.	Het tankstation ligt precies naast de weg, in de "groene buffer" langs de Parklaan. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen of, en zo ja op welke wijze het tankstation kan worden gehandhaafd. Dit moet op bestemmingsplanniveau nagegaan worden.
86	ONT 2008 14931	De A2 variant gaat over het land van deze familie. Daarom zijn ze tegen deze variant en voor de I2.	Voor kennisgeving aannemen.
87	ONT 2008 15080	De hoge kosten zijn een nadeel van de nieuwe verbinding. Moet er wel een nieuwe verbinding komen?	Paragraaf 2.3.5 van MER deel A beschrijft dat er behoefte is aan nieuwe ontsluitende infrastructuur. Zonder de ontsluitende infrastructuur ontstaan afwikkelingsproblemen op o.a. de Zandlaan en J.T. Tooroplaan. Deze afwikkelingsproblemen zijn niet op te lossen met alleen verbeterde fiets- en OV voorzieningen.
88	ONT 2008 15080	Zonder verdubbeling van de Bennekomseweg/Edeseweg zullen er capaciteitsproblemen ontstaan. Een verdubbeling van de Bennekomseweg/Edeseweg is voor de omwonenden zeer ongunstig en tast landgoed Hoekelum aan.	De capaciteitsproblemen op de Bennekomseweg/ Edeseweg in 2020 zullen ook zonder de ontwikkeling van Ede-Oost plaatsvinden. Bij de ontwikkeling van het maatregelenpakket speelt de nabijheid van landgoed Hoekelum een belangrijke rol.

89	ONT 2008 15080	Het geld van de nieuwe verbindingsweg zou moeten worden ingezet om de auto-verkeersintensiteit te verminderen. Voorbeelden zijn: meer fietsenstallingen en fietsklemmen te realiseren, de bus-treinaansluiting te verbeteren of meer buurt- en lijnbussen te laten rijden.	De afwikkelingsproblemen op o.a. de Zandlaan en de J.T. Tooroplaan zijn niet op te lossen met alleen verbeterde fiets- en OV voorzieningen. Echter fiets- en OV voorzieningen vormen ook een onderdeel van de plannen voor Ede-Oost. Het station en de stationsomgeving, inclusief busstation, zijn een integraal onderdeel van de ontwikkeling van Ede-Oost. De nieuw te ontwikkelen wijken liggen dan ook zeer gunstig, op korte afstand van het station Ede/Wageningen en het busstation. Bij de nadere detaillering van de plannen zal dan ook veel aandacht uitgaan naar de bereikbaarheid van het station. Directe fiets- en voetgangersverbindingen vanuit o.a. het Enkaterrein en de kazerneterrein en bestaande wijken maken onderdeel uit van de plannen. Het station en busstation worden verplaatst naar de zuidkant van het spoor. Dit zorgt voor een snellere aanlanding van de Valleilijn als belangrijkste openbaar vervoer as. Bij de aansluiting van het busstation op het bestaande wegennetwerk zal aandacht zijn voor het geven van prioriteit aan het busverkeer. Een busroute via de Parklaan, de nieuwe ontsluitingsweg, is niet voorzien. De bussen zullen over de Stationsweg en/of Klinkenbergerweg blijven rijden, vanwege de centrale ligging van deze as. Fietsvoorzieningen maken deel uit van de plannen. Het plan voorziet bijvoorbeeld in een ongelijke fietsverbinding ter hoogte van de Sysseltselaan. Echter een Structuurvisie en/of MER zijn niet de documenten waar fietsvoorzieningen in detail worden ontworpen, dit gebeurt in de bestemmingsplanfase.
90	ONT 2008 15082	Door de Parklaan "binnendoor" te situeren ontstaat de mogelijkheid om in de toekomst nog verder uit te breiden, aangezien er geen duidelijke scheidslijn tussen de natuur en de bebouwing is.	Door de begrenzing van het Europees beschermde Natura 2000-gebied ter plaatse is verder uitbreiding niet mogelijk. Indien hier geen sprake van zou zijn biedt de "buitenom" variant overigens meer mogelijkheden voor uitbreiding van bebouwing dan de "binnendoor" variant. Zie ook vraag 34.
91	ONT 2008 15082	De onderbouwing om de Parklaan "binnendoor" te situeren ontbreekt.	Zie antwoord 34.
92	ONT 2008 15082	"Buitenom" geeft een duidelijkere grens tussen bebouwing en natuur.	Zie antwoord 34.

93	ONT 2008 15082	“Buitenom” geeft eenzijdige geluidshinder naar de wijk.	In figuur 8.1 is de toekomstige geluidbelasting gegeven. Daaruit blijkt de ligging van de geluidcontouren. In paragraaf 8.3.2 is aangegeven dat voor fijnstof geen overschrijdingen te verwachten zijn. Om een keuze te maken tussen de verschillende varianten zijn bedoelde effecten in voldoende mate belicht met het oog op de MER systematiek. Voor het bestemmingsplan is nader akoestisch onderzoek nodig om de gevolgen van het verkeer in beeld te brengen. Ook zal voor het bestemmingsplan de luchtkwaliteit nader onderbouwd worden.
94	ONT 2008 15082	Door het aanleggen van de Parklaan gaat de Sijsseltselaan verloren.	De Sysseltselaan is een noodzakelijk onderdeel van de plannen en zal de Parklaan ongelijkvloers kruisen als langzaam verkeerverbinding. De verbinding met het landschap blijft behouden. In het volgende stadium zal rekening gehouden worden met de monumentale bomen. De bomen zullen zoveel mogelijk behouden blijven.
95	ONT 2008 15082	In het rapport staat dat er tussen de 3.500 en 4.500 woningen komen, terwijl er ook al gesteld is dat er ook wel 6000 woningen kunnen worden gebouwd als dat financieel nodig blijkt.	Ede-Oost maakt integraal onderdeel uit van de woningbouwprogrammering voor de komende 20 jaar (tot 2030). In tabel 2.1 (MER deel A blz. 20) is de maximale woningbouwcapaciteit in relatie tot de behoefte weergegeven. De nadere onderbouwing is opgenomen in bijlage 2. Deze kwantitatieve opgave voor de gemeente Ede is vertaald in een programma voor Ede-Oost, welke is onderverdeeld in woningbouw, kantoren, maatschappelijke voorzieningen en bijzondere stedelijke en regionale functies. Voor een uitgebreidere toelichting van de opgave wordt verwezen naar het Masterplan Ede-Oost/Spoorzone, H2 “De opgave” en H7 “Programma”.
96	ONT 2008 15082	Er is geen onderbouwing van de aantallen van 3.500 of 4.500 woningen.	Ede-Oost maakt integraal onderdeel uit van de woningbouwprogrammering voor de komende 20 jaar (tot 2030). In tabel 2.1 (MER deel A blz. 20) is de maximale woningbouwcapaciteit in relatie tot de behoefte weergegeven. De nadere onderbouwing is opgenomen in bijlage 2. Deze kwantitatieve opgave voor de gemeente Ede is vertaald in een programma voor Ede-Oost, welke is onderverdeeld in woningbouw, kantoren, maatschappelijke voorzieningen en bijzondere stedelijke en regionale functies. Voor een uitgebreidere toelichting van de opgave wordt verwezen naar het Masterplan Ede-Oost/Spoorzone, H2 “De opgave” en H7 “Programma”.
97	ONT 2008 15082	De effecten op natuur, geluid en luchtkwaliteit en de mogelijkheid om deze effecten te beperken worden onvoldoende belicht.	De MER is juist opgesteld om genoemde effecten in beeld te brengen ten behoeve van een gemotiveerde keuze voor een variant.

98	ONT 2008 15082	De gemeente neemt toename van fijnstof, geluidoverlast, stank, vermindering van flora en fauna, vernielen van een monumentale laan voor lief om Ede leefbaar en natuurvriendelijk te houden.	Met deze ontwikkeling zorgt de gemeente Ede voor meer woningen en kantoorruimte, belangrijk voor het kwalitatief goed en economisch functioneren. Daarbij wordt extra infrastructuur gerealiseerd om Ede en Ede-Oost goed bereikbaar te houden. Met betrekking tot de genoemde aspecten worden de effecten geminimaliseerd of gemitigeerd/gecompenseerd
99	ONT 2008 15181	De exacte locatie van de tunnel en de inrichting van de omgeving ervan is nog niet duidelijk. Men verzoekt de weg zoveel mogelijk richting de Bovenbuurtweg te situeren.	De situering van de nieuwe tunnel is zorgvuldig gekozen rekening houdend met de aangrenzende ecologische hoofdstructuur (EHS), de sportvelden en de hoogteligging van de A12. Een verplaatsing richting oosten is eventueel mogelijk. De exacte locatie wordt op bestemmingsplan niveau vastgesteld.
100	ONT 2008 15181	De invloed van tunnel en de weg op de omgeving is niet duidelijk.	De belangrijkste invloeden zijn meegenomen in de afweging van het voorkeursalternatief. Bij de uitvoering wordt de weg landschappelijk ingepast.
101	ONT 2008 15181	Men is ongerust over overlast: meer verkeer dus meer geluid en gevaar.	In figuur 8.1 is de toekomstige geluidbelasting gegeven. Daaruit blijkt de ligging van de geluidcontouren. In paragraaf 8.3.2 is aangegeven dat voor fijnstof geen overschrijdingen te verwachten zijn. Voor het bestemmingsplan is nader akoestisch onderzoek nodig om de gevolgen van het verkeer in beeld te brengen.
102	ONT 2008 15181	Men is ongerust over de waardedaling van eigendommen, maar een schadevergoeding lijkt redelijk.	In voorkomende gevallen is een planschaderegeling van toepassing.
103	ONT 2008 15187	Men heeft bezwaar tegen de conclusie van het MER dat de A1 variant gunstiger is op het aspect geluid dan A2 variant. De A2 variant is verder van bewoning en geclusterd met A12.	Het aantal geluidbelaste woningen door variant A2 is hoger dan door variant A1. De MER systematiek brengt daarbij louter de effecten van de nieuwe ontsluitingsweg in beeld. De beleving van het geluid van de nieuwe ontsluitingsweg bij variant A2 zal inderdaad grotendeels worden bepaald door de A12 en het maskerend geluideffect van de A12.
104	ONT 2008 15187	De A1 variant met viaduct kan niet als MMA gekenmerkt worden, door extra milieubelasting en zou nieuw onderzoek vereisen.	Bij de afweging van de alternatieven is uitgegaan van de realisatie van een tunnel bij aansluitalternatief A1. Zie het MER, deel A, paragraaf 3.3 aansluitalternatieven.
105	ONT 2008 15187	Er ontbreekt een strategische milieuanalyse, die had moeten worden gemaakt op basis van o.a. natuur, recreatie, toerisme.	De MER Ede-Oost is uitgevoerd volgens de vastgestelde richtlijnen. Recreatie (waaronder toerisme) en natuur zijn hierin meegenomen. Zie ook antwoord 106.
106	ONT 2008 15187	Er ontbreekt een strategische milieuanalyse, die had moeten worden gemaakt op basis van gegevens over woningen, kantoren en intercitystation.	De thans afgeronde MER is te beschouwen als een strategische milieurapportage betrekking hebbend op geheel Ede-Oost. In een latere fase worden op bestemmingsplanniveau nog aanvullingen op dit MER worden uitgevoerd die vooral ingaan op de inrichtingsmogelijkheden .

107	ONT 2008 15187	Er ontbreekt een strategische milieuanalyse, die had moeten worden gemaakt op basis van o.a. het hoofdwegenstructuur (afwaarderen N224).	De N224 behoudt zijn huidige verkeersfunctie en staat niet ter discussie. Het is een bestaande weg en hoeft derhalve niet te worden getoetst op effecten.
108	ONT 2008 15187	Er ontbreekt een strategische milieuanalyse, hierin had rekening gehouden moeten worden met het feit dat de N224 ook 6 km Natura 2000 gebied doorkruist, terwijl de Hartogsvariant maar 0,5 km zou doorkruisen.	De N224 behoudt zijn huidige verkeersfunctie en staat niet ter discussie. Het is een bestaande weg en hoeft derhalve niet te worden getoetst op effecten.
109	ONT 2008 15187	Er ontbreekt een strategische milieuanalyse, die had moeten worden gemaakt op basis van o.a. het minimaliseren van barrières voor wild tussen Rijn/ Renkumse Beek en Veluwe.	De provincie Gelderland is doende met het opstellen van een beheerplan voor het Natura 2000-gebied. Hierbij worden natuurdoeltypen beschreven waarop cumulatie van toepassing is. Omdat het onderzoek nog loopt zijn er momenteel geen resultaten voorhanden. Bij de aanvullingen op de MER op bestemmingsplanniveau zal hieraan nog aandacht worden geschonken.
110	ONT 2008 15187	Er ontbreekt een strategische milieuanalyse, die had moeten worden gemaakt op basis van o.a. het koppelen van plannen.	Bij de nog volgende aanvullingen op het MER zal rekening worden gehouden met cumulatie. Bij de locaties waar (rekening houdend met cumulatie) gevolgen voor het Natura 2000-gebied niet bij voorbaat kunnen worden uitgesloten, zal in het besluit-m.e.r. bij het bestemmingsplan een verder uitgewerkte passende beoordeling moeten komen; eventueel gevolgd door een ADC-beschouwing. De commissie voor de m.e.r. heeft ons in deze lijn geadviseerd: <i>“.....Het onderhavige MER voor het Structuurplan Infrastructuur bevat deze informatie (logischerwijs) nog niet; de meest wenselijke inrichting van de herstructureringsgebieden is nog niet onderzocht.....Een MER voor het bestemmingsplan zal deze informatie wel moeten bevatten, dan moet ook het aspect cumulatie verder worden uitgewerkt dan nu slechts indicatief staat beschreven”</i> .
111	ONT 2008 15187	In het Masterplan is al een voorkeur voor “binnendoor-binnendoor” gegeven, dus de trechtering is een wassen neus. Zeker de Hartogsvariant heeft zo geen eerlijke kans gehad.	In het MER Ede-Oost/Spoorzona zijn alle relevante aspecten van de 4 Parklaanvarianten naast elkaar gezet en afgewogen. Zie antwoord 34.

112	ONT 2008 15187	Op hoger strategisch niveau afwegen had de I variant meer kansen gegeven.	In het MER, hoofdstuk 7, deel B zijn de effecten verkeer en vervoer beschreven. De zes alternatieven zijn aan de hand van zeven criteria met betrekking tot verkeer en vervoer beoordeeld. Uit de uitgevoerde studies is komen vast te staan dat de westelijke varianten het gewenste effect hebben op het bestaande wegennet van Ede. Het ontlast de oost-westverbindingen Emmalaan/Tooroplaan en Zandlaan/Frans Halslaan. Tevens is vastgesteld dat de westelijke varianten een ontlastend effect hebben op een deel van het wegennet van Bennekom. Bij de integrale afweging is gebleken dat van de westelijke varianten het A2 alternatief de beste oplossing is.
113	ONT 2008 15187	LNV en RWS hebben de I variant niet uitgesloten.	LNV en RWS hebben aangegeven geen voorstander te zijn van de I varianten, omdat deze geen oplossing bieden voor de gestelde doelstellingen. Daarnaast zijn deze varianten moeilijk uitvoerbaar als gevolg van procedurele belemmeringen.
114	ONT 2008 15187	In het woningbouwonderzoek staat max. 30 % gestapeld als behoefte aangegeven, gekozen is nu voor 40 - 60%. Hierdoor ontstaat meer verkeersoverlast en schade aan de natuur. Een variant met een lager percentage is niet in het MER uitgewerkt.	Ede-Oost maakt integraal onderdeel uit van de woningbouwprogrammering voor de komende 20 jaar (tot 2030). In tabel 2.1 (MER deel A blz. 20) is de maximale woningbouwcapaciteit in relatie tot de behoefte weergegeven. De nadere onderbouw is opgenomen in bijlage 2. Deze kwantitatieve opgave voor de gemeente Ede is vertaald in een programma voor Ede-Oost, welke is onderverdeeld in woningbouw, kantoren, maatschappelijke voorzieningen en bijzondere stedelijke en regionale functies. Voor een uitgebreidere toelichting van de opgave wordt verwezen naar het Masterplan Ede-Oost/Spoorzone, H2 "De opgave" en H7 "Programma".
115	ONT 2008 15187	De I2 variant creëert een heldere dubbele ringstructuur, waarmee doorgaand verkeer en vrachtverkeer geweerd worden uit het centrum. De A2 variant biedt deze mogelijkheid niet.	In het geval van de I alternatieven zal verkeer vanuit Ede Oost richting Utrecht over bijvoorbeeld de Zandlaan blijven rijden, omdat dit de korte en snelste route is. Verkeer zal dus de omschreven "ringstructuur" niet gebruiken en er ontstaan capaciteits -en mogelijk leefbaarheidsproblemen op de bestaande wegen in Ede. Het A2 alternatief ontlast deze knelpunten.
116	ONT 2008 15187	Grote delen van het voorkeursalternatief zullen al snel vierbaans worden, waarmee veiligheid voor langzaam verkeer beperkt wordt en de barrierewerking vergroot.	De Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost, het vervolg op het Structuurplan Infrastructuur fase 1, zal een beschrijving van het A2 alternatief bevatten. Hierbij is ook een eerste verkenning gedaan naar eventuele verdubbeling.
117	ONT 2008 15187	De A2 variant zal een sterk verkeersaanzuigende werking hebben naar het station en de N224, dit gaat mogelijk ten koste van het openbaar vervoer.	De nieuwe ontsluitingsstructuur zal niet ten koste gaan van het openbaar vervoer. Het station en de stationsomgeving, inclusief busstation, zijn een integraal onderdeel van de ontwikkeling van Ede-Oost. Bij de nadere detaillering gaat veel aandacht uit naar de bereikbaarheid van het station voor alle vervoerswijzen.
118	ONT 2008 15200	Waarom is de rondweg "buitenom" niet als optie meegenomen?	Zie antwoord 34.

119	ONT 2008 15200	“Buitenom” is een betere barrière tussen de woonwijk en de Syssest.	Zie antwoord 34.
120	ONT 2008 15200	“Buitenom” zal minder belasting geven voor de woonwijk.	Zie antwoord 34.
121	ONT 2008 15200	“Buitenom” geeft geen scheiding van woonwijken.	Zie antwoord 34.
122	ONT 2008 15200	“Buitenom” beschermt de natuur in de toekomst; bedrijven en woningbouw zijn minder geneigd over de weg te “springen” dan zonder harde scheiding.	Zie antwoord 34.
123	ONT 2008 15200	De nieuwsbrief graag op een andere manier verspreiden.	In reactie op diverse signalen dat de betreffende nieuwsbrief op een aantal adressen niet is ontvangen hebben wij de verspreider van het drukwerk, de BDU, schriftelijk aangesproken. De mogelijk gebrekkige verspreiding van de nieuwsbrief heeft echter geen gevolgen voor de procedures omtrent het MER en het Structuurplan. De gemeente Ede heeft via diverse kanalen bekendheid gegeven aan de procedure. Naast de nieuwsbrief bestonden deze kanalen uit een officiële publicatie, publicatie op onze internetsite, attendering op de procedure via Edemail, onze gratis Emailservice, een redactioneel artikel op de voorlichtingspagina van 11 juni, waarin expliciet vermeld werd dat de Nieuwsbrief als bijlage van Ede-Stad verspreid werd en waarin ook de inspraaktermijnen genoemd werden én de datum van de inloopbijeenkomst, een tentoonstelling over de plannen bij de loketten Bouwen, wonen en milieu van Stadskantoor de Doelen en tenslotte een inloopbijeenkomst op 19 juni 2008 in het gemeentehuis. Van al deze kanalen is alleen een officiële publicatie wettelijk verplicht. Uiteraard betreuren wij het zeer dat de nieuwsbrief in (delen van) Ede-Oost mogelijk niet goed bezorgd is. Wij zijn echter van mening dat wij de bewoners van Ede en dus ook Ede-Oost via zo veel andere kanalen geïnformeerd hebben dat wij ruimschoots aan onze verplichtingen voldaan hebben om mensen te informeren.
124	ONT 2008 15248	Bennekomseweg is aangegeven als groen traject. Dit is onjuist en heeft de beoordeling van de I variant nadelig beïnvloed.	In de tabel op blz. 88 van het MER, deel B is dit weggedeelte inderdaad als “groen” aangegeven, er is dus geen verkeersknelpunt. De relatief lage I/C verhouding wordt o.a. veroorzaakt doordat het wegvak hier uit 2x2 rijbanen bestaat en dus een grotere hoeveelheid verkeer kan afwikkelen dan een 2x1 rijbaan.

125	ONT 2008 15248	Recente verkeerstellingen geven aan dat er op onderdelen van het traject knelpunten zijn. In het rapport is hier geen aandacht voor.	Hoofdstuk 7 van het MER, deel B beschrijft de effecten van verkeer en vervoer. Deze effecten zijn beschreven aan de hand van de aspecten netwerkprestatie, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Er zijn zeven verschillende beoordelingscriteria meegenomen. Deze beoordelingscriteria hebben soms betrekking op bepaalde wegvakken, zoals bij het beoordelingscriterium intensiteit/ capaciteitsverhouding (I/C verhouding). Andere criteria, zoals bijvoorbeeld reistijden en voertuigverliesuren hebben betrekking op een groter gebied/zones. Bij het criterium intensiteit/capaciteitsverhouding is het wegvak Klinkenbergerweg/Bennekomseweg ter hoogte van de Albertstunnel apart beoordeeld.
126	ONT 2008 15248	Het rapport heeft geen aandacht voor de aantasting van de natuur en het leefmilieu.	Deze constatering is onjuist. De effecten op natuur en leefmilieu zijn nadrukkelijk meegenomen bij het onderzoek en de afweging.
127	ONT 2008 15248	In de modellen wordt geen rekening gehouden met het fietsverkeer en de hoge concentraties hiervan rond de Zandlaan.	Dat klopt, bij de interpretatie van de uitkomsten is hier wel enigszins rekening mee gehouden. Bij de I varianten zijn de intensiteiten op de Zandlaan hoger dan bij het voorkeursalternatief A2. Dit wordt o.a. veroorzaakt door verkeer richting A12/Utrecht. Bij de I alternatieven, zal de route via de Zandlaan nog altijd korter en sneller zijn dan via het I alternatief. Deze lagere intensiteiten zijn op het huidige verkeersnetwerk is ook gunstig voor het fietsverkeer.
128	ONT 2008 15248	In de rapportages wordt het effect van de verhoging van de verkeersbelasting op de veiligheid voor fietsers onvoldoende belicht.	Bij de I varianten zijn de intensiteiten op de Zandlaan hoger dan bij het voorkeursalternatief A2. Dit wordt o.a. veroorzaakt door verkeer richting A12/Utrecht. Bij de I alternatieven, zal de route via de Zandlaan nog altijd korter en sneller zijn dan via het I alternatief. Deze lagere intensiteiten op het huidige verkeersnetwerk is ook gunstig voor het fietsverkeer. Daarnaast zal bij de nadere detaillering op bestemmingsplanniveau expliciet aandacht besteed worden aan de voorzieningen voor de fiets.
129	ONT 2008 15248	Er is een subjectieve weging van de alternatieven: er zijn geen onafhankelijke wegingsfactoren opgesteld.	In de MER startnotitie zijn de criteria opgesteld en deze zijn goedgekeurd door de commissie voor de m.e.r. Deze commissie heeft ook in haar eindoordeel d.d. 20 augustus 2008 gesteld dat het MER de essentiële informatie voor de besluitvorming over het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost bevat.

130	ONT 2008 15248	Er is geen onderbouwing van het besluit waarom de I2 variant met zuidelijke lus is ingebracht, zonder was de wens.	Omdat deze variant niet voldoet aan de gestelde doelstellingen is deze in het trechteringsproces afgefallen. Om deze reden is de genoemde balans niet opgemaakt. De beschreven variant is in de gevoeligheidsanalyse (MER, deel A, blz. 46) verkeerskundig bekeken. Bij het ontbreken van de zuidelijke lus, wordt de Bennekomseweg zwaarder belast en ontstaat er op dit weggedeelte een grote kans op congestie. Tevens wordt in dit alternatief de verbinding langs het spoor naar het kruispunt Emmalaan/ Bennekomseweg/Klinkenbergerweg ten opzichte van alternatief I2 veel drukker. Dit conflicteert met de ontwikkelingen rondom het nieuwe station. Voordeel van de beschreven variant is dat de Zandlaan minder belast wordt, echter de Emmalaan/Tooroplaan wordt wel iets zwaarder belast. Conclusie is dat het niet aanleggen van de zuidelijke lus verkeerskundig ongunstig is.
131	ONT 2008 15248	Er is geen strategische milieuanalyse gemaakt.	De thans afgeronde MER is te beschouwen als een strategische milieurapportage betrekking hebbend op geheel Ede-Oost. In een latere fase zal op bestemmingsplanniveau nog een aantal aanvullingen plaats vinden
132	ONT 2008 15248	Het Structuurplan Infrastructuur is uitgewerkt nadat het Masterplan al vastgesteld was. Hierdoor is de discussie over de ontsluiting op beperkt schaalniveau gevoerd.	In het MER Ede-Oost, uitgevoerd na het Masterplan, zijn vier Parklaanvarianten volwaardig meegenomen. Zie antwoord 34.
133	ONT 2008 15248	De invloed van varianten op concepten "grenzeloze Veluwe" en "Renkumse Poort" onderbelicht.	De provincie Gelderland is doende met het opstellen van een beheerplan voor het Natura 2000-gebied. Hierbij worden natuurdoeltypen beschreven waarop cumulatie van toepassing is. Omdat het onderzoek nog loopt zijn er momenteel geen resultaten voorhanden. Bij de aanvullingen op het MER in het kader van de bestemmingsplannen zal hieraan nog aandacht worden geschonken.
134	ONT 2008 15249	Waarom is oud materiaal (prognoses tot 2020) bruikbaar geacht? Prognoses zijn tot 2110 noodzakelijk.	Het verkeersmodel heeft een basisjaar 2005 en planjaar 2020. Het basisjaar is getoetst aan de hand van werkelijke verkeersstromen (verkeersstellingen). In het planjaar zijn vastgestelde ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen meegenomen. De meeste verkeersmodellen in Nederland, waaronder ook het nationale model gaan tot 2020. Voor de berekeningen van de Poortwachter zijn aanvullend berekeningen tot 2030 uitgevoerd. Deze berekeningen zijn gebaseerd op modelberekeningen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, die vervolgens zijn uitgesplitst naar provincies.

135	ONT 2008 15249	Er wordt geen rekening gehouden met regionale ontwikkelingen.	Bij de ontwikkeling van het verkeersmodel van Ede zijn ontwikkelingen in de regio, grenzend aan de gemeente Ede geïnventariseerd en meegenomen in het model. Daarnaast worden regionale en nationale verkeersmodellen als basis gebruikt voor het verkeersmodel in Ede. In deze modellen zijn ontwikkelingen ook buiten de regio verwerkt.
136	ONT 2008 15249	Een second opinion op de verkeersmodellen en uitkomsten, conform de wens van Rijkswaterstaat, is nodig.	De verkeersberekeningen zijn uitgevoerd met het verkeersmodel. Het Nieuwe Regionaal Model voor Oost- Nederland in beheer van Rijkswaterstaat is de basis van het Ede model. Het basisjaar van het verkeersmodel (2005) is getoetst aan de hand van werkelijke verkeersstromen (verkeerstellingen). Bij de ontwikkeling van het model zijn de resultaten van het model voorgelegd aan en goedgekeurd door de Provincie Gelderland en Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland.
137	ONT 2008 15249	De aansluiting op de Poortwachter is niet duurzaam en nu al zwaar belast.	H5 van het Structuurplan Infrastructuur beschrijft een nadere analyse van de toekomstvastheid van het voorkeursalternatief. Paragraaf 5.1. gaat specifiek in op de aansluiting Ede/Wageningen op de A12. De bestaande aansluiting wordt gewijzigd door de toe- en afritten aan de zuidzijde "om te klappen". Het omklappen van de aansluiting biedt extra capaciteit, omdat grote conflicterende stromen nu gunstiger opgenomen kunnen worden in de verkeersregeling. Belangrijkste conclusie is dat de aansluiting Poortwachter het verkeer in 2020 en 2030 zonder problemen kan afwikkelen. Indien nodig kan extra capaciteit verkregen worden met relatief eenvoudige aanpassingen op de aansluitingen bij de Poortwachter. Om de nieuwe ontsluitingsweg aan te sluiten op de Dr. W. Dreeslaan zal de bestaande kruising aangepast worden.
138	ONT 2008 15249	De A2 variant helpt niet in het voorkomen van toekomstige verkeersknelpunten.	Ontsluiting Ede-Oost: in het MER, hoofdstuk 7, deel B zijn de effecten verkeer en vervoer beschreven. De zes alternatieven zijn aan de hand van zeven criteria met betrekking tot verkeer en vervoer beoordeeld. Uit de uitgevoerde studies is komen vast te staan dat de westelijke varianten het gewenste effect hebben op het bestaande wegennet van Ede. Het ontlast de oost-westverbindingen Emmalaan/Tooroplaan en Zandlaan/Frans Halslaan. Tevens is vastgesteld dat de westelijke varianten een ontlastend effect hebben op een deel van het wegennet van Bennekom. Bij de integrale afweging is gebleken dat van de westelijke varianten het A2 alternatief de beste oplossing is.
139	ONT 2008 15249	Een visie op ontwikkelingen in bewoners aantallen en mobiliteitsbehoeften ontbreekt. Regionale en landelijke ontwikkelingen blijven onderbelicht.	Het A2 alternatief voldoet aan de gestelde doelstellingen uitgaande van de geprognosticeerde bewoners aantallen en landelijk en regionaal verwachte mobiliteitsbehoeften.

140	ONT 2008 15249	Landelijk stabiliseert de groei van de bevolking, maar Ede zal groeien, o.a. door de aantrekkelijke ligging, de rust en de groeimogelijkheden. Consequentie hiervan is dat de mobiliteitsbehoefte hiermee zal toenemen.	De verkeersmodellen schatten het aantal verplaatsingen op basis van ritproductie en attractiefactoren gekoppeld aan de sociaal economische gegevens. Dit gebeurt per gebied, waarin alle ontwikkelingen (zowel woningbouw als werkgelegenheid) zijn meegenomen. Daarnaast is bij de schatting van het aantal verplaatsingen niet alleen de groei van het nieuwe maar ook het autonome verkeer meegenomen.
141	ONT 2008 15249	De Hartogsvariant is onevenwichtig vergeleken en niet goed beoordeeld.	De effecten verkeer en vervoer worden in H7 van het MER, deel B aan de hand van de aspecten netwerkprestatie, bereikbaarheid en verkeersveiligheid beschreven. De beoordeling vindt plaats aan de hand van zeven criteria. De alternatieven zijn dus beoordeeld op o.a. reistijd voor verkeersdeelnemers in Ede, veel breder dan alleen maar de verkeersdeelnemers van en naar Ede-Oost.
142	ONT 2008 15249	Het argument van 5 minuten extra reistijd via de I variant is niet geldig. Het gaat sneller over de nieuwe weg van de I variant. Bovendien is het verkeer naar het oosten in de I variant juist weer sneller dan over de A2 variant.	Het verkeersmodel is opgebouwd uit een netwerk en een herkomst – bestemmingsmatrix waarin tussen de zones het aantal verplaatsingen is opgenomen. De matrix wordt in stappen toegedeeld aan het netwerk, hierbij wordt rekening gehouden met de weerstand op de routes. De weerstand is afhankelijk van de afstand, snelheid, kosten en de vertraging op de kruispunten. Er wordt in stappen toegedeeld zodat er rekening wordt gehouden met vertragingen als gevolg van congestie op een route.
143	ONT 2008 15249	Er is twijfel aan de onwil van RWS, LNV en de provincie Gelderland.	De standpunten van deze organisaties zijn schriftelijk verwoord en voor een ieder in te zien.
144	ONT 2008 15249	Er is twijfel over de richting verkeer, dat zou ook oostelijk gaan.	In paragraaf 5.3 van het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost 1 ^e fase wordt ingegaan op de capaciteit in oostelijke richting. De N224 verbindt Ede in oostelijke richting met de A12. Als het verkeer van en naar Ede in de toekomst meer op het oosten gericht zou zijn, wat niet uit de beschikbare informatie blijkt, is er op deze wegen nog voldoende capaciteit aanwezig om deze eventuele groei op te vangen.
145	ONT 2008 15249	Er moet meer onderzoek komen naar een oostelijke ontsluiting.	In paragraaf 5.3 van het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost 1 ^e fase wordt ingegaan op de capaciteit in oostelijke richting. De N224 verbindt Ede in oostelijke richting met de A12. Als het verkeer van en naar Ede in de toekomst meer op het oosten gericht zou zijn, wat niet uit de beschikbare informatie blijkt, is er op deze wegen nog voldoende capaciteit aanwezig om deze eventuele groei op te vangen.
146	ONT 2008 15249	Er moet ruimte gereserveerd worden voor de I variant.	Raad heeft op 29 mei 2008 besloten geen ruimtereservering te maken voor een realisatie van variant I4 op de lange termijn. Belangrijkste reden is dat ook op de lange termijn verkeerskundig geen aanleiding is voor de I4-variant en er voor de oost-west verbindingen in Ede zelfs een ongunstig effect wordt verwacht.

147	ONT 2008 15249	De I2 is goed voor het beperken van overbelasting van de huidige structuur en voor snel Ede in- en uitrijden.	In het MER (H7, deel B) en het Structuurplan Infrastructuur (blz. 24) zijn de effecten van verkeer en vervoer bepaald aan de hand van zes criteria. Uit de afweging blijkt dat de A alternatieven over het algemeen beter scoren dan de I alternatieven. De hoofdwegenstructuur van Ede kan met toevoeging van het A2 alternatief het verkeer van en naar Ede-Oost op de middellange en lange termijn goed afwickelen, zowel richting het oosten als westen. Tevens draagt het A2 alternatief bij aan het ontlasten van bestaande wegen, zoals Emmalaan/Tooroplaan en Frans Halslaan/Zandlaan.
148	ONT 2008 15249	Er is toegewerkt naar de variant uit het Masterplan.	In het MER Ede-Oost, uitgevoerd na het Masterplan, zijn vier Parklaanvarianten volwaardig meegenomen. Zie antwoord 34.
149	ONT 2008 15249	De scores van de varianten is onduidelijk (wat zijn de uitgangspunten), de weging is niet inzichtelijk.	In de MER startnotitie zijn de criteria opgesteld en deze zijn goedgekeurd door de commissie voor de m.e.r. Deze commissie heeft ook in haar eindoordeel d.d. 20 augustus 2008 gesteld dat het MER de essentiële informatie voor de besluitvorming over het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost bevat. Het MER geeft juist een duidelijk overzicht van de uitgangspunten, de wegingsfactoren en de resultaten.
150	ONT 2008 15249	Het aspect bereikbaarheid is niet meegenomen in de weging.	In hoofdstuk 7.3 van het MER Ede-Oost is dit aspect beschreven.
151	ONT 2008 15249	Het aspect barrièrewerking is niet meegenomen in de weging.	Het aspect barrièrewerking wordt beoordeeld als onderdeel van de effecten ruimtegebruik, beschreven in MER deel A, blz. 42.
152	ONT 2008 15249	Het aspect oversteekbaarheid is niet meegenomen in de weging.	In de startnotitie van het MER Ede-Oost is dit criterium niet expliciet aangegeven en in het MER is deze niet apart gescoord voor de alternatieven. Oversteekbaarheid is afhankelijk van de hoeveelheid verkeer en de vormgeving van de kruispunten en lijninfrastructuur. Bij de uiteindelijke uitwerking van de alternatieven wordt gezorgd voor veilige oversteekplaatsen. Het A2 alternatief voorziet deels in ongelijkvloerse verbindingen tussen het nieuwe en oude Ede-Oost.
153	ONT 2008 15249	Het aspect life cycle kosten is niet meegenomen in de weging.	In het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost zijn de investeringskosten geraamd en voor een vergelijking van de alternatieven is dit in deze fase voldoende.
154	ONT 2008 15249	De gevolgen van de verdiepte ligging voor de natuur, en met name de monumentale beuken bij de Nieuwe Kazernelaan zijn niet meegenomen in de weging.	Een belangrijke doelstelling bij alle Parklaanvarianten is het behoud van de Sysseltselaan. Daarom is bij de "binnendoor" varianten gekozen voor een verdiepte ligging. De waarde van de Sysseltselaan wordt dus erkend en vormt een belangrijk onderdeel voor de verdere planvorming.
155	ONT 2008 15249	Bij de samenvatting van de voor- en nadelen voor het verkeer (blz. 27) heeft 4 ten onrechte plussen gekregen en 1 minnen.	Constatering is niet terecht. Er is een onderscheid gemaakt tussen het noordelijk en zuidelijk deel, omdat er een verschil is. Hiervoor is gekozen om het onderscheid inzichtelijk te maken.

156	ONT 2008 15249	Bij de samenvatting van de voor- en nadelen voor het verkeer (blz. 27) staat twee maal hetzelfde uitgangspunt in de beoordeling.	Constatering is niet terecht. Er is een onderscheid gemaakt tussen het noordelijk en zuidelijk deel, omdat er een verschil is. Hiervoor is gekozen om het onderscheid inzichtelijk te maken.
157	ONT 2008 15249	In eerste instantie alle vier Parklaanvarianten vergelijken. Daarna valt 1 af. Dan 1 en 3 alleen op verkeersafwikkeling vergelijken. Vreemde aanpak.	Zie antwoord 34.
158	ONT 2008 15249	Variant 3 is de beste, graag opnieuw en volledig onderzoeken.	Zie antwoord 34.
159	ONT 2008 15249	Noordelijk "buitenom" is te snel afgevallen.	Zie antwoord 34.
160	ONT 2008 15249	Er is gestuurd ingetekend en het onderzoek is richting variant 4 opgezet.	Zie antwoord 34.
161	ONT 2008 15249	Varianten zijn ingetekend zonder overleg met bewoners en betrokkenen.	Dit is onjuist, bewoners, belanghebbenden en de raad zijn op meerdere momenten betrokken geweest bij het proces.
162	ONT 2008 15249	Parklaan 1 is beter, want er is een afscheiding tussen bos en bebouwing nodig voor bescherming natuur tegen verloedering en wijk tegen wild (zie Gelders Landschap).	Zie antwoord 34.
163	ONT 2008 15249	Parklaan 1 is beter, want een "buitenom" zal geen afsluiting van bos betekenen. Het Gelders Landschap geeft toegang en de huidige wegen blijven ook.	Zie antwoord 34.
164	ONT 2008 15249	Parklaan 1 is beter, want "buitenom" geeft de Parklaan geen overlast voor bewoners op de Nieuwe Kazernelaan op het gebied van geluid, veiligheid en woonkwaliteit.	Zie antwoord 34.
165	ONT 2008 15249	Parklaan 1 is beter, want het doorgaand verkeer blijft dan buiten de wijk. Zo scheidt je lokaal en regionaal verkeer.	Zie antwoorden 34 en 279.
166	ONT 2008 15249	Parklaan 1 is beter, want het verkeer wordt drukker, en daar krijgt de wijk in de toekomst problemen mee. Of wordt groen dan omgezet in weg?	Zie antwoord 34.
167	ONT 2008 15249	Parklaan 1 is beter, want "buitenom" is beter voor de bereikbaarheid van de wijken.	Zie antwoord 34.

168	ONT 2008 15249	Parklaan 1 is beter, want door deze "buitenomvariant" heeft de Parklaan minder barrièrewerking (visueel en ruimtelijk).	Zie antwoord 34.
169	ONT 2008 15249	Parklaan 1 is beter, want "binnendoor" isoleert de Parklaan nieuw Ede-Oost van oud en van heel Ede.	Zie antwoord 34.
170	ONT 2008 15249	Parklaan 1 is beter, want "buitenom" geeft de Parklaan alleen één deel last van fijnstof. En deze overlast is dan nog beperkt vanwege westenwind.	Zie antwoord 34.
171	ONT 2008 15249	Parklaan 1 is beter, want dan gaat de koolstof direct richting planten.	Zie antwoord 34.
172	ONT 2008 15249	Parklaan 1 is beter, want de verkeersveiligheid is niet meegenomen, maar deze is "binnendoor" vele malen lager dan "buitenom".	Zie antwoord 34.
173	ONT 2008 15249	Parklaan 1 is beter, want de toegankelijkheid voor hulpdiensten is beter.	Zie antwoord 34.
174	ONT 2008 15249	Parklaan 1 is beter, want het aanleggen van de riolering is "buitenom" ook makkelijker: het grondwater is daar veel dieper.	Zie antwoord 34.
175	ONT 2008 15249	Parklaan 1 is beter, want "buitenom" heeft de Parklaan minder kruisend verkeer, en wordt dus beter te berijden.	Zie antwoord 34.
176	ONT 2008 15249	Parklaan 1 is beter, want de bouwoverlast is minder groot.	Zie antwoord 34.
177	ONT 2008 15249	Parklaan 1 is beter, want er is minder grondverzet noodzakelijk.	Zie antwoord 34.
178	ONT 2008 15249	Nergens wordt een integrale afweging gemaakt van de Parklaan inclusief aansluiting.	In het MER Ede-Oost en in het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost fase 1 wordt een integrale afweging gemaakt van Parklaanvarianten in combinatie met mogelijke verbindingen naar de A12.
179	ONT 2008 15249	Er is niet voldoende gekeken naar de verkeersstructuur van heel Ede.	Bij het onderzoek is gekeken hoe de alternatieven passen binnen de hoofdwegenstructuur van Ede-Oost. Hieruit is gebleken dat een westelijke ontsluitingsvariant noodzakelijk is en daarbij is het A2 alternatief de beste oplossing.

180	ONT 2008 15249	Bereikbaarheid, langzaam verkeer en openbaar vervoer ontbreken.	Langzaam verkeer en openbaar vervoer zijn voor de verschillende alternatieven niet onderscheidend. Bereikbaarheid is meegenomen als een criterium. In de vervolgfase (Structuurvisie infrastructuur Ede-Oost) komen langzaam verkeer en openbaar vervoer wel aan de orde.
181	ONT 2008 15249	Er worden geen doelstellingen voor de hele verkeersstructuur van Ede gemaakt.	In de MER Ede-Oost is gesteld dat de infrastructuur voor Ede-Oost ook de verkeersknelpunten in Ede moet verlichten of oplossen, zodat de bereikbaarheid niet verslechtert.
182	ONT 2008 15249	De klankbordgroep mocht niet op voorhand meekiezen in thema's en onderwerpen.	De klankbordgroep heeft goed gefunctioneerd en een waardevolle bijdrage geleverd aan de totstandkoming van het MER. De leden van de klankbordgroep zijn betrokken geweest bij een open en constructief proces.
183	ONT 2008 15249	Volgens de MER-richtlijnen is er geen sprake van een Structuurplan maar van een bestemmingsplan. Had dat tot andere richtlijnen geleid?	Nee. Een Structuurvisie is als ruimtelijk plan globaler dan een bestemmingsplan en de MER-richtlijnen zijn daarvoor minder stringent. In de vervolgfase (bestemmingsplanfase) zijn de vastgestelde MER-richtlijnen ook van toepassing. Er is gekozen om de richtlijnen zodanig op te stellen, zodat deze voldoen voor beide abstractieniveaus.
184	ONT 2008 15249	Het is onduidelijk in hoeverre het Structuurplan Infrastructuur fase 1 nou kaderstellend is.	Het Structuurplan Ede-Oost fase 1 bevat een bredere afweging van de alternatieven dan alleen noodzakelijk voor de MER. Het resultaat van deze integrale afweging is de keuze van een voorkeursalternatief. De nog nader uit te werken Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost is kaderstellend bij de vertaling op bestemmingsplanniveau.
185	ONT 2008 15249	De procedure duurt erg lang en vraagt veel van de burgers.	Het is juist dat aan dergelijke complexe ruimtelijke ontwikkelingen langdurige (juridische) procedures gekoppeld zijn. Dit vraagt soms om geduld van alle betrokken partijen.
186	ONT 2008 15249	De gemeente communiceert slecht.	De gemeente Ede heeft via diverse kanalen bekendheid gegeven aan de planvorming en de procedure. Naast de nieuwsbrief bestonden deze kanalen uit een officiële publicatie, publicatie op onze internetsite, attendering op de procedure via Edemail, onze gratis Emails-service, een redactioneel artikel op de voorlichtingspagina van 11 juni 2008, een tentoonstelling over de plannen bij de loketten Bouwen, Wonen en Milieu van Stads-kantoor de Doelen en tenslotte een inloopbijeenkomst op 19 juni 2008 in het gemeentehuis. Van al deze kanalen is alleen een officiële publicatie wettelijk verplicht. Daarnaast is een klankbordgroep ingesteld en zijn er openbare informatieavonden voor de gemeenteraad georganiseerd.
187	ONT 2008 15249	Wat is er gebeurd met alle opmerkingen en meedenken van de burgers?	De input vanuit de klankbordgroep en ingekomen opmerkingen van burgers zijn verwerkt in een "nota van reacties" en indien relevant verwerkt in de betreffende rapporten.

188	ONT 2008 15249	De MER weegt milieubelang niet genoeg mee, het gaat met name om verkeer.	De afweging van de Parklaanvarianten is beschreven in paragraaf 5.6 van het MER, deel B. De varianten zijn afgewogen op de aspecten natuur, landschap, cultuurhistorie, archeologie, stedenbouw, verkeer en exploitatie. Verkeer is dus een onderdeel van de totale afweging. Zie ook antwoord 34.
189	ONT 2008 15249	Mitigerende en compenserende maatregelen worden wel genoemd, maar er wordt niet gezegd of deze ook genomen worden.	In de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost worden de mitigerende en compenserende maatregelen als aandachtspunten benoemd. In de vervolgfase wordt nadere invulling gegeven aan deze aspecten.
190	ONT 2008 15249	In het MER deel A tabel 4.7 blz. 45 is geen onderbouwing van de scores "geluid" te vinden.	De onderbouwende berekeningen voor de Parklaanvarianten maken geen deel uit van de MER. In paragraaf 4.1.3 en 5.7 is het selectieproces uiteengezet van de trechteringsfase. Na voorselectie zijn de overgebleven varianten betrokken bij het MER.
191	ONT 2008 15249	In het MER deel A tabel 4.7 blz. 45 is bij "verstoring natuur" de doorsnijding van de Sysseltselaan en bijkomende verstoring (fauna) niet meegenomen. Score zou – moeten zijn.	Een belangrijke doelstelling bij alle Parklaanvarianten is het behoud van de Sysseltselaan. Daarom is bij de "binnendoor" varianten gekozen voor een verdiepte ligging. De waarde van de Sysseltselaan wordt dus erkend en vormt een belangrijk onderdeel voor de verdere planvorming.
192	ONT 2008 15249	In het MER deel A tabel 4.7 blz. 45 heeft fauna teveel minnen gekregen.	De integrale afweging is op een zorgvuldige wijze door onafhankelijk adviesbureaus (Arcadis en DHV) uitgevoerd. Wij zien dan ook geen reden om de beoordeling te wijzigen.
193	ONT 2008 15249	In het MER deel A tabel 4.7 blz. 45 had een betere weging moeten plaatsvinden. De Parklaan 4 had dan niet de MMA geworden.	De integrale afweging is op een zorgvuldige wijze door onafhankelijk adviesbureaus (Arcadis en DHV) uitgevoerd. Wij zien dan ook geen reden om de beoordeling te wijzigen. Zie ook antwoord 34.
194	ONT 2008 15249	De leefbaarheid moet in het MER en in het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost meegenomen worden: in de bestemmingsplanfase is het te laat.	In het MER en in het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost is leefbaarheid (geluidhinder en luchtkwaliteit) meegenomen als criterium bij de integrale afweging.
195	ONT 2008 15249	Informatie over het bouwproces en de daardoor veroorzaakte tijdelijke en blijvende schade aan het milieu ontbreekt.	Dit is in deze fase van het proces niet aan de orde. De uitwerking hiervan vindt plaats in het vervolgproces.
196	ONT 2008 15249	De planning van de werkzaamheden aan wegen en wijken ontbreekt. Er zijn zorgen over overlast verkeerstoename.	Dit is in deze fase van het proces niet aan de orde. De uitwerking hiervan vindt plaats in het vervolgproces.

197	ONT 2008 15249	Er is geen onderbouwing van het aantal te realiseren woningen, kantoren, voorzieningen en de locatie ervan.	Ede-Oost maakt integraal onderdeel uit van de woningbouwprogrammering voor de komende 20 jaar (tot 2030). In tabel 2.1 (MER deel A blz. 20) is de maximale woningbouwcapaciteit in relatie tot de behoefte weergegeven. De nadere onderbouwing is opgenomen in bijlage 2. Deze kwantitatieve opgave voor de gemeente Ede is vertaald in een programma voor Ede-Oost, welke is onderverdeeld in woningbouw, kantoren, maatschappelijke voorzieningen en bijzondere stedelijke en regionale functies. Voor een uitgebreidere toelichting van de opgave wordt verwezen naar het Masterplan Ede-Oost/Spoorzone, H2 "De opgave" en H7 "Programma".
198	ONT 2008 15249	De nieuwe wijk heeft eigen voorzieningen nodig, want dichterbij is welkom bij oude en nieuwe bewoners.	Dit wordt meegenomen in de bestemmingsplanfase van de verschillende gebieden. Voor wat betreft dagelijkse voorzieningen is er momenteel voldoende aanbod in het centrum op acceptabele afstand.
199	ONT 2008 15249	De nieuwe wijk heeft eigen voorzieningen nodig, want er zijn parkeerproblemen in het centrum.	Dit wordt meegenomen in de bestemmingsplanfase van de verschillende gebieden. Voor wat betreft dagelijkse voorzieningen is er momenteel voldoende aanbod in het centrum op acceptabele afstand. Parkeerproblemen in het centrum worden niet opgelost door eigen voorzieningen in de wijk. Er zijn overigens voldoende parkeervoorzieningen in het centrum.
200	ONT 2008 15249	De nieuwe wijk heeft eigen voorzieningen nodig, want een supermarkt hooggelegen is beter per fiets bereikbaar.	Dit wordt meegenomen in de bestemmingsplanfase van de verschillende gebieden. Voor wat betreft dagelijkse voorzieningen is er momenteel voldoende aanbod in het centrum op acceptabele afstand.
201	ONT 2008 15249	De nieuwe wijk heeft eigen voorzieningen nodig, want in Bennekom doen 13 supermarkten het goed met 15.000 inwoners. Er is in Ede-Oost idus overlevingskans genoeg voor een supermarkt.	Dit wordt meegenomen in de bestemmingsplanfase van de verschillende gebieden. Voor wat betreft dagelijkse voorzieningen is er momenteel voldoende aanbod in het centrum op acceptabele afstand.
202	ONT 2008 15249	Een verkeerskundige analyse van het hele gebied, inclusief een combinatie van Parklaan en A12 aansluiting ontbreekt.	H7 van het MER, deel B beschrijft de effecten verkeer en vervoer. De beoordeling wordt beschreven aan de hand van de aspecten netwerkprestatie, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Hierbij worden zeven criteria gebruikt. In dit hoofdstuk wordt de verkeersafwikkeling inzichtelijk gemaakt. In het MER Ede-Oost en in het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost fase 1 wordt een integrale afweging gemaakt van de Parklaanvarianten in combinatie met mogelijke verbindingen naar de A12.

203	ONT 2008 15249	Er is onvoldoende aandacht voor de verkeersstructuur van heel Ede. Hierdoor kan het gekozen tracé straks belemmeringen opleveren in de rest van Ede.	Het voorkeursalternatief sluit aan bij de bestaande hoofdwegenstructuur van Ede. Door de realisering van het voorkeursalternatief voorziet de wegenstructuur van Ede in een goede externe bereikbaarheid van Ede-Oost, via de N224 richting het oosten en via de nieuwe weg richting het westen.
204	ONT 2008 15249	Er wordt niet voldoende out of the box gedacht, bijvoorbeeld verplaatsen station naar somaterrein of verleggen kippenlijntje uit het centrum.	De hoofdwegenstructuur zoals vastgesteld in het GVVP is leidraad geweest voor het Masterplan Ede-Oost. Het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost fase 1 en de ontwikkeling van de alternatieven zoals vastgelegd in de MER-startnotitie sluiten hierop aan.
205	ONT 2008 15249	Een integrale risicoanalyse is niet gemaakt, behalve financieel.	Een integrale risicoanalyse maakt geen onderdeel uit van een MER-procedure. Deze analyse wordt in het vervolgproces opgesteld.
206	ONT 2008 15249	Er staan geen absolute verkeerscijfers vermeld.	In een MER is de vergelijking tussen de alternatieven het meest relevant. De absolute verkeerscijfers zijn meegenomen bij de behandeling van de benutting van de nieuwe infrastructuur en de IC-verhoudingen (als onderdeel van het aspect bereikbaarheid).
207	ONT 2008 15249	Alleen de avondspits wordt gemodelleerd. Extrapoleren naar 24 uur geeft echter fouten. Hierin wordt geen inzicht gegeven. Voorkeur voor cijfers van dagdelen.	De ochtend – en avondspitsen zijn de drukste periodes van een dag. Daarom zijn de berekeningen uitgevoerd met intensiteiten tijdens de spitsperiode. Deze zijn maatgevend, eventuele knelpunten zijn dan het best zichtbaar. Als een goede verkeersafwikkeling tijdens de spits gegarandeerd kan worden, dan zal dit ook gedurende de dag, als het over het algemeen minder druk is gegarandeerd kunnen worden. Tijdens de avondspits vinden er over het algemeen naast woon- werkverkeer meer ritten met een ander motief (sport, bezoek etc.) plaats. De avondspits is voor de modelberekeningen dan ook maatgevend.
208	ONT 2008 15249	Wordt er rekening gehouden met mogelijk achterblijvende defensieactiviteiten?	Nee, de afspraak is dat alles wordt ontmanteld.
209	ONT 2008 15249	Wordt er rekening gehouden met de verantwoordelijkheid voor het station die bij NS ligt?	Ja, de NS wordt betrokken bij de planontwikkeling.
210	ONT 2008 15249	Wordt er rekening gehouden met de verantwoordelijkheid voor de aansluiting A12 die bij RWS ligt?	Ja, RWS wordt betrokken bij de planontwikkeling.
211	ONT 2008 15249	Het spoor wordt misschien niet verdiept, dus wat is dan de invloed op aantal en locatie van woningen, kantoren en voorzieningen?	Inmiddels is er een variant voor de Spoorzone gemaakt als het spoor niet verdiept wordt. De invloed op het aantal en de locatie van woningen, kantoren en voorzieningen is minimaal. De huidige Albertstunnel zal gebruikt worden voor de nieuwe weg. Het station zal juist verdiept komen te liggen met daarbij het busstation.

212	ONT 2008 15249	Het spoor wordt misschien niet verdiept, dus wat zijn dan de effecten op de tijdelijke voorzieningen voor werken aan spoor en op het milieu?	Deze aspecten worden uitgewerkt bij de verdere planontwikkeling ten behoeve van de Spoorzone.
213	ONT 2008 15249	Het spoor wordt misschien niet verdiept, dus wat zijn dan de effecten van ruimtelijke verplaatsing van bus- en treinstation?	Deze aspecten worden uitgewerkt bij de verdere planontwikkeling ten behoeve van de Spoorzone.
214	ONT 2008 15249	Het spoor wordt misschien niet verdiept, dus wat zijn dan de effecten op de wijze waarop logistieke ontsluiting van station wordt geoptimaliseerd?	Deze aspecten worden uitgewerkt bij de verdere planontwikkeling ten behoeve van de Spoorzone.
215	ONT 2008 15249	Het spoor wordt misschien niet verdiept, dus in hoeverre wordt nu al rekening gehouden met toekomstige uitbreiding naar vier sporen (Utrecht – Arnhem)?	Deze aspecten worden uitgewerkt bij de verdere planontwikkeling ten behoeve van de Spoorzone.
216	ONT 2008 15249	Het spoor wordt misschien niet verdiept, dus moet de spoorlijn aan oost- en westzijde gekruist kunnen worden door groeiend aantal treinpassagiers.	Het station wordt verdiept aangelegd. Hier zal ook de onderdoorgang voor langzaam verkeer gemaakt worden. De huidige Albertstunnel wordt gebruikt voor het autoverkeer.
217	ONT 2008 15249	Het programma van eisen voor het station staat niet in het MER, was wel door commissie gevraagd.	De plannen voor het station en de spoorzone zijn ingrijpend gewijzigd. Volgens de huidige stand van zaken is het project (naar verwachting) niet MER-plichtig. Mocht dit toch het geval zijn wordt het programma van eisen in de vervolgfase nader uitgewerkt (m.e.r.-procedure op projectniveau). Zie ook antwoord 24.
218	ONT 2008 15249	Het spoor wordt misschien niet verdiept, dus is station wel ruim genoeg bemeten voor groei bevolking, mobiliteit en verkeer?	Deze aspecten worden uitgewerkt bij de verdere planontwikkeling ten behoeve van de Spoorzone.
219	ONT 2008 15249	Een kaart met topografische namen, waaronder straatnamen mist.	De vele kaarten, tabellen en figuren in de betreffende rapporten geven naar onze mening voldoende duidelijkheid.
220	ONT 2008 15249	De ligging van de gasleiding op het kazerneterrein mist.	Dit is in deze fase van de planvorming niet aan de orde.
221	ONT 2008 15249	Er is niet met duidelijk kaartmateriaal aangegeven wat de omvang van het ruimtebeslag van de diverse aansluitingen op de A12 is.	In de vervolgfase wordt hier invulling aan gegeven. In de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost wordt een dergelijke kaart opgenomen.

222	ONT 2008 15249	Een beschrijving welke bebouwingsdichtheden en –hoogten waar worden gehanteerd wordt gemist.	Dit is in deze fase van het proces niet aan de orde. De uitwerking hiervan vindt plaats in het vervolgproces.
223	ONT 2008 15249	De opgave van parkeernormen die worden gehanteerd wordt gemist.	Parkeernormen worden niet vastgesteld op structuurvisie niveau.
224	ONT 2008 15249	Een fasering van de ontwikkeling in Ede-Oost wordt gemist.	Dit is in deze fase van het proces niet aan de orde. De uitwerking hiervan vindt plaats in het vervolgproces.
225	ONT 2008 15251	Doordat de Parklaan “binnendoor-binnendoor” de voorkeur heeft maakt de I variant minder kans. De keuze voor het Parklaantracé is daarom te vroeg gemaakt. Dit is ten koste gegaan van de I variant.	Dit is onjuist, omdat er geen relatie tussen de afweging van de I varianten en het noordelijk deel van de Parklaan is.
226	ONT 2008 15251	Argument dat I variant teveel beslag legt op Enkaterrein en de ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied is vreemd. Intercitystation, kantoren en Reehorst hebben meer aan een I variant dan aan de A2 variant.	De realisatie van een I variant op het Enkaterrein betekent een aanzienlijke aantasting van de stedenbouwkundige kwaliteit. Dit geldt ook voor de kwaliteit van de leefomgeving en de leefbaarheid van het gebied. Daarnaast heeft het aanzienlijke financiële gevolgen, doordat de hoeveelheid uitgeefbare grond afneemt en door het effect van het beschreven kwaliteitsverlies. Verder wordt opgemerkt dat het gaat om het integrale effect van een I variant voor heel Ede (en Ede-Oost) en dus niet alleen voor de genoemde locaties.
227	ONT 2008 15251	De I2- is niet onderzocht, er is geen onderbouwing van het besluit om de I2+ in te brengen.	I2- is in de trechteringsfase afgevallen, echter in de gevoeligheidsanalyse (MER, deel A, blz. 46) is deze variant verkeerskundig bekeken. Bij het ontbreken van de zuidelijke lus, wordt de Bennekomsweg zwaarder belast en ontstaat er op dit weggedeelte een grote kans op congestie. Tevens wordt in dit alternatief de verbinding langs het spoor naar het kruispunt Emmalaan/ Bennekomsweg/ Klinkenbergerweg ten opzichte van alternatief I2 veel drukker. Dit conflicteert met de ontwikkelingen rondom het nieuwe station. Voordeel van de beschreven variant is dat de Zandlaan minder belast wordt, echter de Emmalaan/Tooroplaan wordt wel iets zwaarder belast. Conclusie is dat het niet aanleggen van een zuidelijke lus verkeerskundig ongunstig is.
228	ONT 2008 15251	Steeds zijn de verkeersalternatieven op een subjectieve basis tijdens het keuzeprocess afgewogen. Er zijn geen onafhankelijke wegingsfactoren vastgesteld voorafgaande aan het onderzoek.	Deze stelling is onjuist. Voor de gehanteerde objectieve beoordelingscriteria en de beschreven effecten wordt verwezen naar het MER, deel B, H7 (blz. 83 t/m 92).

229	ONT 2008 15251	De N224 geeft gevaren door overstekend wild en vormt een scheiding tussen natuurgebieden. Deze afwaarderen met slimme maatregelen (o.a. rampendiensten) kan als de "spoorvariant" gerealiseerd wordt.	Het is niet uitgesloten dat er in de toekomst op de N224 maatregelen genomen worden ten gunste van de natuur, met name gaat het hier om wildpassages. Echter de verkeersfunctie van de weg zal in de toekomst niet veranderen.
230	ONT 2008 15251	De voorstelling van de Bennekomseweg als groen traject is onjuist en heeft de I variant ten nadele beïnvloed.	Bij het criterium intensiteit/capaciteitsverhouding is het wegvak Klinkenbergerweg/ Bennekomseweg ter hoogte van de Albertstunnel "groen" aangegeven, er is dus geen sprake van een verkeersknelpunt. De relatief lage I/C verhouding wordt o.a veroorzaakt doordat het wegvak hier ter hoogte van de Albertstunnel uit 2x2 rijbanen bestaat en dus een grotere hoeveelheid verkeer kan afwikkelen dan een 2x1 rijbaan.
231	ONT 2008 15251	De verkeerstellingen op de Bennekomseweg geven veel hogere aantallen aan dan verwacht. De Bennekomseweg is daarmee een knelpunt dat zal verergeren. Hier wordt geen oplossing voor gegeven bij alternatief A2.	In de Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost, het vervolg op het Structuurplan Infrastructuur fase 1, wordt een nadere beschrijving van het A2 alternatief opgenomen. Hierbij wordt ook een eerste verkenning gedaan naar eventuele verdubbeling.
232	ONT 2008 15251	Verzoek om de Bennekomseweg 50 km te maken. Ligt nu eigenlijk wel binnen de bebouwde kom door de ontwikkelingen omtrent het Enkaterrein en het Horapark.	In de Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost, het vervolg op het Structuurplan Infrastructuur fase 1, wordt een visie met betrekking tot de komgrens opgenomen. De exacte locatie van de komgrens zal bij de nadere detaillering bepaald worden
233	ONT 2008 15251	In de verkeersmodellen wordt geen rekening gehouden met fietsverkeer en de verkeersveiligheid voor fietsers.	Bij de I varianten zijn de intensiteiten op de Zandlaan hoger dan bij het voorkeursalternatief A2. Dit wordt o.a. veroorzaakt door verkeer richting A12/ Utrecht. Bij de I alternatieven, zal de route via de Zandlaan nog altijd korter en sneller zijn dan via het I alternatief. Deze lagere intensiteiten op het huidige verkeersnetwerk zijn ook gunstig voor het fietsverkeer. Daarnaast zal bij de nadere detaillering expliciet aandacht besteed worden aan de voorzieningen voor de fiets.

234	ONT 2008 15251	Een strategische milieuanalyse ontbreekt, waardoor discussie over de wijze van ontsluiting van Ede-Oost op een te beperkt schaalniveau gevoerd is. Hierdoor is de invloed van de varianten op de realisatie van de concepten "grenzeloze Veluwe" en "Renkumse poort" onvoldoende gewogen.	Bij de nog volgende projectMER zal rekening worden gehouden met cumulatie. Bij de locaties waar (rekening houdend met cumulatie) gevolgen voor het Natura 2000-gebied niet bij voorbaat kunnen worden uitgesloten, zal in het besluit-m.e.r. bij het bestemmingsplan een verder uitgewerkte passende beoordeling moeten komen; eventueel gevolgd door een ADC-beschouwing. De commissie voor de m.e.r. heeft ons in deze lijn geadviseerd: "..... <i>Het onderhavige MER voor het Structuurplan Infrastructuur bevat deze informatie (logischerwijs) nog niet; de meest wenselijke inrichting van de herstructureringsgebieden is nog niet onderzocht.....Een MER voor het bestemmingsplan zal deze informatie wel moeten bevatten, dan moet ook het aspect cumulatie verder worden uitgewerkt dan nu slechts indicatief staat beschreven</i> ".
235	ONT 2008 15077 ONT 2008 15079 ONT 2008 15183 ONT 2008 15198 ONT 2008 15255	In het MER wordt de uitwerking gemist van de Parklaanvarianten 1 en 3, de "buitenom-buitenom" en de "buitenom-binnendoor" varianten.	Zie antwoord 34.
236	ONT 2008 15077 ONT 2008 15079 ONT 2008 15183 ONT 2008 15198 ONT 2008 15255	De motivatie ontbreekt waarom de adviezen van het Gelders Landschap worden genegeerd.	Er is diverse keren contact geweest met het Gelders Landschap. De adviezen zijn bij de integrale afweging betrokken. Het Gelders Landschap heeft aangegeven onder bepaalde condities ook een Parklaan "binnendoor" acceptabel te vinden.
237	ONT 2008 15077 ONT 2008 15079 ONT 2008 15183 ONT 2008 15198 ONT 2008 15255	Wat worden de effecten van het langdurige bouwproces op de natuur? Welke maatregelen worden genomen om schade aan de natuur te voorkomen?	Dit is in deze fase van het proces niet aan de orde. De uitwerking hiervan vindt plaats in het vervolgproces. Zie ook antwoord 24.

238	ONT 2008 15077 ONT 2008 15079 ONT 2008 15183 ONT 2008 15198 ONT 2008 15255	<p>Een leesbare samenvatting wordt gemist. Verder heeft de helft van de wijk Nieuwsbrief nr. 4 niet ontvangen en zijn er meerdere mensen op vakantie. De planning verdient geen schoonheidsprijs. Verzoek om Nieuwsbrief opnieuw te verspreiden en de inspraaktermijn te verlengen.</p>	<p>In reactie op diverse signalen dat de betreffende nieuwsbrief op een aantal adressen niet is ontvangen hebben wij de verspreider van het drukwerk, de BDU, schriftelijk aangesproken. De mogelijk gebrekkige verspreiding van de nieuwsbrief heeft echter geen gevolgen voor de procedures omtrent het MER en het Structuurplan. De gemeente Ede heeft via diverse kanalen bekendheid gegeven aan de procedure. Naast de nieuwsbrief bestonden deze kanalen uit een officiële publicatie, publicatie op onze internetsite, attendering op de procedure via Edemail, onze gratis Emailservice, een redactioneel artikel op de voorlichtingspagina van 11 juni, waarin expliciet vermeld werd dat de Nieuwsbrief als bijlage van Ede-Stad verspreid werd en waarin ook de inspraaktermijnen genoemd werden én de datum van de inloopbijeenkomst, een tentoonstelling over de plannen bij de loketten Bouwen, wonen en milieu van Stadskantoor de Doelen en tenslotte een inloopbijeenkomst op 19 juni 2008 in het gemeentehuis. Van al deze kanalen is alleen een officiële publicatie wettelijk verplicht. Uiteraard betreuren wij het zeer dat de nieuwsbrief in (delen van) Ede-Oost mogelijk niet goed bezorgd is. Wij zijn echter van mening dat wij de bewoners van Ede en dus ook Ede-Oost via zo veel andere kanalen geïnformeerd hebben dat wij ruimschoots aan onze verplichtingen voldaan hebben om mensen te informeren. Een leesbare samenvatting van 14 pagina's en een maakt onderdeel uit van het MER-rapport. De inspraakperiode duurde van 5 juni t/m 17 juli, voor de zomervakantie, zodat een ieder de mogelijkheid had om in te spreken.</p>
239	ONT 2008 15301	Blij met keuze gemeentebestuur. Zeer tevreden over gang van zaken.	Verheugd met de ingekomen reactie en voor kennisgeving aannemen.
240	ONT 2008 15305	Wat zijn de argumenten om varianten 1 en 3 te laten sneuvelen? Waar kan ik de adviezen van het Gelders landschap omtrent de varianten 1 en 3 terugvinden? Genieten varianten 1 en 3 verkeerskundig de voorkeur?	Er is diverse keren contact geweest met het Gelders Landschap. De adviezen zijn bij de integrale afweging betrokken. Het Gelders Landschap heeft aangegeven onder bepaalde condities ook een Parklaan "binnendoor" acceptabel te vinden. Voor de vragen over de Parklaanvarianten wordt verwezen naar antwoord 34.
241	ONT 2008 15306	In het MER wordt de uitwerking gemist van de Parklaanvarianten 1 en 3, de "buitenom-buitenom" en de "buitenom-binnendoor" varianten.	Zie antwoord 34.

242	ONT 2008 15306	Wat voor plannen zijn er om het fietsverkeer te bevorderen voor de bewoners van de nieuwe wijk? Een fietsverkeersanalyse ontbreekt volledig in het MER.	In het Masterplan is de intentie opgenomen om een centrale fietsverbinding te realiseren met goede aansluitingen op deelgebieden. De nadere uitwerking krijgt vorm in het vervolgproces.
243	ONT 2008 15306	Om de druk op het centrum te ontlasten lijkt het wenselijk dat er voorzieningen komen in de nieuwe woonwijk. In het MER wordt hier niet over gesproken.	Dit is in deze fase van het proces niet aan de orde. De uitwerking hiervan vindt plaats in het vervolgproces. Zie ook antwoord 24. Voor wat betreft winkelvoorzieningen kan gesteld worden dat er momenteel voldoende aanbod is in het huidige centrum op acceptabele afstand.
244	ONT 2008 15306	De motivatie ontbreekt waarom de adviezen van het Gelders Landschap worden genegeerd.	Er is diverse keren contact geweest met het Gelders Landschap. De adviezen zijn bij de integrale afweging betrokken. Het Gelders Landschap heeft aangegeven onder bepaalde condities ook een Parklaan "binnendoor" acceptabel te vinden.
245	ONT 2008 15306	Wat worden de effecten van het langdurige bouwproces op de natuur? Welke maatregelen worden genomen om schade aan de natuur te voorkomen?	Dit is in deze fase van het proces niet aan de orde. De uitwerking hiervan vindt plaats in het vervolgproces. Zie ook antwoord 24.
246	ONT 2008 15306	Een leesbare samenvatting wordt gemist. Verder heeft de helft van de wijk nieuwsbrief nr. 4 niet ontvangen en waren er meerdere mensen op vakantie. De planning verdient geen schoonheidsprijs. Verzoek om nieuwsbrief opnieuw te verspreiden en de inspraaktermijn te verlengen.	In reactie op diverse signalen dat de betreffende nieuwsbrief op een aantal adressen niet is ontvangen hebben wij de verspreider van het drukwerk, de BDU, schriftelijk aangesproken. De mogelijk gebrekkige verspreiding van de nieuwsbrief heeft echter geen gevolgen voor de procedures omtrent het MER en het Structuurplan. De gemeente Ede heeft via diverse kanalen bekendheid gegeven aan de procedure. Naast de nieuwsbrief bestonden deze kanalen uit een officiële publicatie, publicatie op onze internetsite, attendering op de procedure via Edemail, onze gratis Emailservice, een redactioneel artikel op de voorlichtingspagina van 11 juni, waarin expliciet vermeld werd dat de Nieuwsbrief als bijlage van Ede-Stad verspreid werd en waarin ook de inspraaktermijnen genoemd werden én de datum van de inloopbijeenkomst, een tentoonstelling over de plannen bij de loketten Bouwen, wonen en milieu van Stads Kantoor de Doelen en tenslotte een inloopbijeenkomst op 19 juni 2008 in het gemeentehuis. Van al deze kanalen is alleen een officiële publicatie wettelijk verplicht. Uiteraard betreuren wij het zeer dat de nieuwsbrief in (delen van) Ede-Oost mogelijk niet goed bezorgd is. Wij zijn echter van mening dat wij de bewoners van Ede en dus ook Ede-Oost via zo veel andere kanalen geïnformeerd hebben dat wij ruimschoots aan onze verplichtingen voldaan hebben om mensen te informeren. Een leesbare samenvatting van 14 pagina's maakt onderdeel uit van het MER-rapport.

247	ONT 2008 15308	In het MER wordt de uitwerking gemist van de Parklaanvarianten 1 en 3, de "buitenom-buitenom" en de "buitenom-binnendoor" varianten.	Zie antwoord 34.
248	ONT 2008 15308	De motivatie ontbreekt waarom de adviezen van het Gelders Landschap worden genegeerd.	Er is diverse keren contact geweest met het Gelders Landschap. De adviezen zijn bij de integrale afweging betrokken. Het Gelders Landschap heeft aangegeven onder bepaalde condities ook een Parklaan "binnendoor" acceptabel te vinden.
249	ONT 2008 15308	Wat worden de effecten van het langdurige bouwproces op de natuur? Welke maatregelen worden genomen om schade aan de natuur te voorkomen?	Dit is in deze fase van het proces niet aan de orde. De uitwerking hiervan vindt plaats in het vervolgproces. Zie ook antwoord 24.
250	ONT 2008 15308	Een leesbare samenvatting wordt gemist. Verder heeft de helft van de wijk nieuwsbrief nr. 4 niet ontvangen en waren er meerdere mensen op vakantie. De planning verdient geen schoonheidsprijs. Verzoek om nieuwsbrief opnieuw te verspreiden en de inspraaktermijn te verlengen.	In reactie op diverse signalen dat de betreffende nieuwsbrief op een aantal adressen niet is ontvangen hebben wij de verspreider van het drukwerk, de BDU, schriftelijk aangesproken. De mogelijk gebrekkige verspreiding van de nieuwsbrief heeft echter geen gevolgen voor de procedures omtrent het MER en het Structuurplan. De gemeente Ede heeft via diverse kanalen bekendheid gegeven aan de procedure. Naast de nieuwsbrief bestonden deze kanalen uit een officiële publicatie, publicatie op onze internetsite, attentie op de procedure via Edemail, onze gratis Emails-service, een redactioneel artikel op de voorlichtingspagina van 11 juni, waarin expliciet vermeld werd dat de Nieuwsbrief als bijlage van Ede-Stad verspreid werd en waarin ook de inspraaktermijnen genoemd werden én de datum van de inloopbijeenkomst, een tentoonstelling over de plannen bij de loketten Bouwen, wonen en milieu van Stads-kantoor de Doelen en tenslotte een inloopbijeenkomst op 19 juni 2008 in het gemeentehuis. Van al deze kanalen is alleen een officiële publicatie wettelijk verplicht. Uiteraard betreuren wij het zeer dat de nieuwsbrief in (delen van) Ede-Oost mogelijk niet goed bezorgd is. Wij zijn echter van mening dat wij de bewoners van Ede en dus ook Ede-Oost via zo veel andere kanalen geïnformeerd hebben dat wij ruimschoots aan onze verplichtingen voldaan hebben om mensen te informeren. Een leesbare samenvatting van 14 pagina's maakt onderdeel uit van het MER-rapport.
251	ONT 2008 15309	Waarom wordt de noordelijke buitenom niet meegenomen in het MER?	Zie antwoord 34.

252	ONT 2008 15309	De motivatie ontbreekt waarom de adviezen van het Gelders Landschap worden genegeerd.	Er is diverse keren contact geweest met het Gelders Landschap. De adviezen zijn bij de integrale afweging betrokken. Het Gelders Landschap heeft aangegeven onder bepaalde condities ook een Parklaan “binnendoor” acceptabel te vinden.
253	ONT 2008 15309	Nieuwsbrief nr. 4 niet tijdig ontvangen. Deze zou op een andere wijze verspreid moeten worden.	In reactie op diverse signalen dat de betreffende nieuwsbrief op een aantal adressen niet is ontvangen hebben wij de verspreider van het drukwerk, de BDU, schriftelijk aangesproken. De mogelijk gebrekkige verspreiding van de nieuwsbrief heeft echter geen gevolgen voor de procedures omtrent het MER en het Structuurplan. De gemeente Ede heeft via diverse kanalen bekendheid gegeven aan de procedure. Naast de nieuwsbrief bestonden deze kanalen uit een officiële publicatie, publicatie op onze internetsite, attentering op de procedure via Edemail, onze gratis Emailservice, een redactioneel artikel op de voorlichtingspagina van 11 juni, waarin expliciet vermeld werd dat de Nieuwsbrief als bijlage van Ede-Stad verspreid werd en waarin ook de inspraaktermijnen genoemd werden én de datum van de inloopbijeenkomst, een tentoonstelling over de plannen bij de loketten Bouwen, wonen en milieu van Stadskantoor de Doelen en tenslotte een inloopbijeenkomst op 19 juni 2008 in het gemeentehuis. Van al deze kanalen is alleen een officiële publicatie wettelijk verplicht. Uiteraard betreuren wij het zeer dat de nieuwsbrief in (delen van) Ede-Oost mogelijk niet goed bezorgd is. Wij zijn echter van mening dat wij de bewoners van Ede en dus ook Ede-Oost via zo veel andere kanalen geïnformeerd hebben dat wij ruimschoots aan onze verplichtingen voldaan hebben om mensen te informeren.
254	ONT 2008 15314	Voorstander voor I variant, omdat deze ruimte kan scheppen in de als knelpunt bekend staande verbindingsweg Edeseweg-Bennekomseweg. De toename van de verkeersdruk ten gevolge van de nieuwe wijk zal volgens onze inzichten tot grotere verkeersknelpunten leiden in het stationsgebied en de bestaande Edeseweg	Berekeningen laten zien dat de Edeseweg ook in de autonome situatie 2020 (dus zonder de ontwikkeling van Ede-Oost) een knelpunt zal vormen. De I alternatieven lossen dit knelpunt niet op. Bij het ontwerp van de aansluiting van de nieuwe wijk (Enkaterrein) ter hoogte van het stationsgebied zal een goede verkeersafwikkeling centraal staan.
255	ONT 2008 15314	Gelieve toch ruimte te reserveren voor de Hartogsvariant. de kosten wegen op tegen de maatschappelijke baten in de toekomst.	Raad heeft op 29 mei 2008 besloten geen ruimtereservering te maken voor een realisatie van variant I4 op de lange termijn.

256	ONT 2008 15316	Het MER voldoet niet aan de eis dat het op onafhankelijke en onbevooroordeelde wijze tot stand is gekomen. Er wordt totaal niet gekeken naar wat de schade mogelijk kan zijn voor omwonenden. Ook aan de overlast op lange termijn wordt voorbij gegaan.	De integrale afweging is op een zorgvuldige wijze door onafhankelijk adviesbureaus (Arcadis en DHV) uitgevoerd. Het MER is juist bedoeld om de genoemde effecten in beeld te brengen. De commissie voor de m.e.r. heeft in haar eindoordeel aangegeven dat het MER de essentiële informatie voor de besluitvorming over het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost bevat.
257	ONT 2008 15316	Vreemde methode om te selecteren door steeds een variant af te laten vallen.	Voor deze methode is mede op advies van de commissie voor de m.e.r. gekozen.
258	ONT 2008 15321	In hoeverre wordt bij de planvorming rekening gehouden met de bedrijfseconomische belangen van cliënt? Specifiek wordt bedoeld op de normering van geluid en luchtkwaliteit. Bij aantasting is er mogelijk sprake van planschade.	Het MER brengt de milieueffecten in beeld van de voorgenomen activiteit op de omgeving. Bedoelde belangen komen in de MER niet aan de orde. De bestemmingsplanprocedure biedt gelegenheid om de consequenties van milieunormen voor de bedrijfsbelangen als gevolg van de voorgenomen activiteit (Ede-Oost /Spoorzone) aan de orde te stellen. In geval van aantasting is een planschaderegeling van toepassing.
259	ONT 2008 15322	In het MER staat i.t.t. de richtlijnen geen onderbouwing van het "aantal" te realiseren woningen, kantoren en voorzieningen.	Ede-Oost maakt integraal onderdeel uit van de woningbouwprogrammering voor de komende 20 jaar (tot 2030). In tabel 2.1 (MER deel A blz. 20) is de maximale woningbouwcapaciteit in relatie tot de behoefte weergegeven. De nadere onderbouwing is opgenomen in bijlage 2. Deze kwantitatieve opgave voor de gemeente Ede is vertaald in een programma voor Ede-Oost, welke is onderverdeeld in woningbouw, kantoren, maatschappelijke voorzieningen en bijzondere stedelijke en regionale functies. Voor een uitgebreidere toelichting van de opgave wordt verwezen naar het Masterplan Ede-Oost/Spoorzone, H2 "De opgave" en H7 "Programma".
260	ONT 2008 15322	In het MER zijn i.t.t. de richtlijnen geen twee alternatieven van de Parklaan opgenomen (wel en niet verdiept) en met het meest milieuvriendelijke alternatief.	De aanleg van de ontsluitingsweg Parklaan dient het primaire doel een adequate oplossing te vormen voor huidige en toekomstige verkeersafwikkelingsproblemen en voor de ontsluiting van de nieuwe woonwijk. Bij de opstelling van het Masterplan en het daarop volgende proces van trechtering van verkeersalternatieven is veel aandacht besteed aan de afweging van de vier Parklaanvarianten, te weten: 1. "buitenom-buitenom", 2. "binnendoor-buitenom", 3. "buitenom-binnendoor" en 4. "binnendoor-binnendoor". Deze afweging heeft plaatsgevonden aan de hand van de criteria: natuur, landschap, cultuurhistorie, archeologie, stedenbouw, verkeer en exploitatie. De "binnendoor" varianten zijn deels verdiept en de "buitenom" varianten zijn dat niet. Het afwegingsproces is beschreven in het MER, deel B, H 5.6 (blz. 23). Verdere achtergrondinformatie over de trechteringsfase is te vinden in het MER, deel B, bijlage 4 (blz. 179). De afweging van de aansluitvarianten en de keuze voor het MMA is beschreven in het MER, deel A, paragraaf 4.2 (blz. 48).

261	ONT 2008 15322	In het MER ontbreekt een verkeerskundige analyse, waarin de verkeersafwikkeling inzichtelijk wordt gemaakt in het studiegebied. Hierbij moet rekening worden gehouden met de verkeersaantrekkende werking van de verschillende planonderdelen en de uitvoering van de Parklaan en de aansluiting op de A12.	In hoofdstuk 7 van het MER deel B, worden de effecten verkeer en vervoer beschreven. Voor deze analyse is gebruik gemaakt van het verkeersmodel, waarbij de verschillende alternatieven in zijn geheel, dus vanaf de N224 tot aan de A12 zijn opgenomen.
262	ONT 2008 15322	In het MER ontbreekt een weergave van de effecten op natuur, geluid en luchtkwaliteit en de (on)mogelijkheden tot beperking van die effecten.	De MER (systematiek) beperkt zich tot het in beeld brengen van de effecten op natuur, geluid en luchtkwaliteit. Het beperken van de effecten komt aan de orde bij (de ruimtelijke onderbouwing van) het bestemmingsplan.
263	ONT 2008 15322	Het sluipverkeer neemt toe door diverse ontsluitingen van de Parklaan via de oude wijken. De druk op Ede-Centrum wordt nog verder vergroot, mede door het niet plannen van nieuwe winkels.	De nieuwe ontsluitingsweg behoort tot de hoofdwegenstructuur van Ede. De nieuwe weg zal de functie van ontsluitingsweg krijgen en is bedoeld om de aanliggende wijken te ontsluiten en met elkaar te verbinden. De hoofdwegenstructuur is zo opgezet dat sluipverkeer door de wijken wordt voorkomen. Zo zijn de gebiedsontsluitingswegen ingericht als 50 km/u en de erftoegangswegen, de woonstraten, over het algemeen als 30 km/u. In de vervolgfase wordt in de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost een nadere beschrijving opgenomen van het A2 alternatief, waarbij ook de verschillende kruispunten aangegeven en beschreven worden.
264	ONT 2008 15322	De Parklaan moet "buitenom" in plaats van "binnendoor"; ook gunstig voor de afwikkeling van het bouwverkeer.	Zie antwoord 34.
265	ONT 2008 15323 ONT 2008 15246 (dezelfde brief)	Bij de keuze voor Parklaanvariant 4 wordt voorbij gegaan aan een aantal voordelen die te behalen zijn bij variant 1 ("buitenom-buitenom") of variant 3 ("buitenom-binnendoor").	Zie antwoord 34
266	ONT 2008 15323 ONT 2008 15246 (dezelfde brief)	De gedane veronderstelling dat mensen geen 5 km omrijden en dus via sluipverkeer naar de A12 zullen gaan wordt niet onderschreven. Iedereen rijdt liever om over een brede rondweg dan via sluiproutes en vele stoplichten zijn doel te bereiken.	Verkeer zal de kortste/snelste route kiezen. Vanuit bijvoorbeeld Ede-Oost naar de A12 richting Utrecht, zal de snelste en kortste route zijn via de oost-west hoofdverbindingen, zoals de Tooroplaan en Zandlaan. Deze wegen maken onderdeel uit van de hoofdwegenstructuur van Ede en zijn ook als zodanig ingericht.

267	ONT 2008 15324	De onderbouwing met milieuarargumenten waarom varianten afvallen ontbreekt. Er wordt wel gewerkt met tabellen (+, - en O) maar er lijkt sprake van willekeur.	De integrale afweging is op een zorgvuldige wijze door onafhankelijk adviesbureaus (Arcadis en DHV) uitgevoerd. Zowel de onderbouwing als de vertaling in effecten is op een correcte wijze uitgevoerd. De commissie voor de m.e.r. heeft in haar eindoordeel aangegeven dat het MER de essentiële informatie voor de besluitvorming over het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost bevat.
268	ONT 2008 15324	De bebouwingsdichtheden worden slechts zeer summier gegeven met zeer ruime marges. De bebouwingshoogtes zijn niet benoemd (vrees voor hoge woontorens).	Dit is in deze fase van het proces niet aan de orde. De uitwerking hiervan vindt plaats in het vervolgproces. Zie ook antwoord 24.
269	ONT 2008 15324	Onjuistheid met betrekking tot de kwalificatie van de effecten van de Parklaan: in tabel 4.7 MER deel a staat variant 4 als meest positief, zou meest negatief moeten zijn, omdat deze tussen twee wijken door loopt. De varianten 1 en 3 geven door ligging "buitenom" een lagere geluidsoverlast en slechts aan 1 zijde.	Antwoord zie 34.
270	ONT 2008 15324	Bij Parklaan "binnendoor" mogelijke planschade.	In voorkomende gevallen is een planschaderegeling van toepassing.
271	ONT 2008 15324	De huidige bebouwing aan de oostzijde van Ede dient te worden voorzien van geluidsisolatie waardoor woongenot afneemt.	De geluidsaspecten zullen deel uitmaken van de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan. De aanleg van de Parklaan is alleen mogelijk binnen het wettelijke kader van de Wet geluidhinder. Daarvoor is onderzoek nodig. Zonodig wordt het geluid beperkt door het toepassen van geluidarm asfalt of geluidwerende maatregelen.
272	ONT 2008 15324	Varianten 1 en 3 scoren beter dan 4 vanwege grens wijk-natuur. Vervuiling natuur zal minder snel optreden. Een ligging van de Parklaan "binnendoor" zal te allen tijde een nieuwe barrière gaan vormen.	Zie antwoord 34.
273	ONT 2008 15324	Onduidelijk of er is uitgegaan van een verdiepte ligging van alle of van afzonderlijke varianten.	De "binnendoor" varianten zijn deels verdiept en de "buitenom" varianten niet.
274	ONT 2008 15324	In deel B van de MER wordt in tabel 5.4 tracé 1 met rood aangeduid, hetzelfde kan voor variant 4 gelden en omgekeerd.	Er heeft een gedegen integrale afweging plaatsgevonden voor de onderscheiden aspecten. Er bestaat geen aanleiding om af te wijken van de in het rapport opgenomen kleurcodering en de beschreven effecten. Voor een nadere onderbouwing wordt verwezen naar antwoord 34.

275	ONT 2008 15386	Er wordt voor de Poortwachter geen rekening gehouden met de verkeersaantrekkende werking door ontwikkelingen in het project WERV.	De verkeersberekeningen zijn uitgevoerd met het verkeersmodel. In dit verkeersmodel zijn alle vaststaande ontwikkelingen, dus ook de ontwikkelingen in WERV- verband, meegenomen.
276	ONT 2008 15386	Verkeer richting Arnhem /Nijmegen zal groeien door economische ontwikkeling regio.	Het structuurplan Infrastructuur, fase 1 beschrijft in paragraaf 5.3 de gevolgen als er een eventuele oriëntatie richting het oosten zou plaatsvinden. Conclusie van deze paragraaf is dat de A12 en de N224 ruim voldoende capaciteit hebben in oostelijke richting.
277	ONT 2008 15386	Gevreesd wordt dat de gekozen Parklaanvariant een verkeersgoot wordt.	Hier is geen sprake van; het bestaande groene karakter wordt behouden en de Parklaan wordt landschappelijk ingepast.
278	ONT 2008 15386	Het is een kwestie van tijd voordat de N224 wordt verdubbeld tot 2 baans-4 strooks.	Dit is niet het geval. De provincie Gelderland heeft schriftelijk bericht dat de huidige verkeersfunctie van de N224 behouden blijft. Verder is uit onderzoek gebleken dat de N224 in 2020 nog ruim voldoende restcapaciteit heeft: in het spitsuur in de drukste richting is nog een groei van 30% mogelijk. Er bestaat dan ook geen enkele aanleiding om de N224 te verdubbelen.
279	ONT 2008 15386	De Parklaan is niet geschikt als wijkontsluitingsweg, want dat is het combineren van lokaal en regionaal verkeer.	De Parklaan zal met name een verkeersontsluitende functie hebben. Er zullen dan ook geen percelen rechtstreeks worden aangesloten op het noordelijke gedeelte. Uitwisseling van verkeer zal plaatsvinden bij de kruispunten die ongelijkvloers of geregeld zullen worden vormgegeven. De weg zal met name gebruikt worden door verkeer van en naar het huidige Ede-Oost en nieuw te ontwikkelen Ede-Oost. De weg behoort dus tot de hoofdwegenstructuur van Ede. Er is dus geen sprake van gebruik door verkeer zonder bestemming en/of oorsprong in Ede.
280	ONT 2008 15386	Bij het trechteren van de Parklaan varianten zijn de aspecten milieu, leefbaarheid (geluidsoverlast, luchtkwaliteit, fijnstof) en bouwverkeer bewust niet (voldoende) onderzocht.	Bij het trechteringsproces zijn de milieuaspecten geluid en luchtkwaliteit nadrukkelijk betrokken. Deze aspecten zijn voor de varianten in beeld gebracht. Zie antwoord 34.
281	ONT 2008 15388	Woningbehoefte zal teruglopen, dergelijk grote uitbreiding van woningvoorraad vereist een deugdelijke onderbouwing. Dit geldt wellicht nog meer voor de opgenomen hoeveelheid kantoorbebouwing; er is niet goed aangegeven waarop de 90.000 tot 11.000 m ² b.v.o. zijn gebaseerd.	Ede-Oost maakt integraal onderdeel uit van de woningbouwprogrammering voor de komende 20 jaar (tot 2030). In tabel 2.1 (MER deel A blz. 20) is de maximale woningbouwcapaciteit in relatie tot de behoefte weergegeven. De nadere onderbouwing is opgenomen in bijlage 2. Deze kwantitatieve opgave voor de gemeente Ede is vertaald in een programma voor Ede-Oost, welke is onderverdeeld in woningbouw, kantoren, maatschappelijke voorzieningen en bijzondere stedelijke en regionale functies. Voor een uitgebreidere toelichting van de opgave wordt verwezen naar het Masterplan Ede-Oost/Spoorzone, H2 "De opgave" en H7 "Programma".

282	ONT 2008 15388	Er wordt op geen enkele wijze onderbouwd waarom er geen nieuwe winkelvoorzieningen komen in de nieuw te bouwen wijk, zelfs niet voor dagelijkse levensbehoeften.	Dit wordt meegenomen in de bestemmingsplanfase van de verschillende gebieden. Voor wat betreft dagelijkse voorzieningen is er momenteel voldoende aanbod in het centrum op acceptabele afstand.
283	ONT 2008 15388	Parklaan wordt een ringweg, die kan niet voor wijkontsluiting dienst doen.	De nieuwe ontsluitingsweg behoort tot de hoofdwegenstructuur van Ede. De nieuwe weg zal de functie van ontsluitingsweg krijgen en is bedoeld om de aanliggende wijken te ontsluiten en met elkaar te verbinden.
284	ONT 2008 15388	Uitbreiding van Ede-Oost met 3.500 tot 4.500 woningen en het niet voorzien in winkelvoorzieningen zal de verkeersdruk op de bestaande wijk Ede-Oost aanzienlijk verhogen. Alleen te accepteren als goed wordt onderbouwd waarom dit noodzakelijk is.	Dit wordt meegenomen in de bestemmingsplanfase van de verschillende gebieden. Voor wat betreft dagelijkse voorzieningen is er momenteel voldoende aanbod in het centrum op acceptabele afstand.
285	ONT 2008 15389	De terinzage legging vlak voor/in vakantieperiode getuigt niet van behoorlijk bestuur.	De inspraakperiode duurde van 5 juni t/m 17 juli, voor de zomervakantie, zodat een ieder de mogelijkheid had om in te spreken.
286	ONT 2008 15389	In de MER staan niet de ligging, het ruimtebeslag, het aantal passages, de rijsnelheid, verkeersklasse, verdiept of maaiveld, enz. van de Parklaanvarianten aangegeven. Zo kan je ze niet beoordelen.	Zie antwoord 34.
287	ONT 2008 15389	De opbouw van de scoringskaart is niet goed: geen eenduidige doelstellingen geformuleerd of weging aangegeven. Ook geen kwalificatie/zwaarte aan de uitgangspunten gegeven. De life cycle cost van de varianten is ook niet meegenomen.	Het MER-onderzoek voldoet aan de hiervoor gestelde voorwaarde. De integrale afweging is op een zorgvuldige wijze door onafhankelijk adviesbureaus (Arcadis en DHV) uitgevoerd. Zowel de onderbouwing als de vertaling in effecten is op een correcte wijze uitgevoerd. De commissie voor de m.e.r. heeft in haar eindoordeel aangegeven dat het MER de essentiële informatie voor de besluitvorming over het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost bevat. In het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost zijn de investeringskosten geraamd en voor een vergelijking van de alternatieven is dit in deze fase voldoende.
288	ONT 2008 15389	MER deel B, blz 26/27 tabel 5.6: de plussen (var 4) en minnen (var 1) kloppen niet en MER deel B, blz. 26/27 tabel 5.6: twee maal dezelfde variabele.	Constatering is niet terecht. Er is een onderscheid gemaakt tussen het noordelijk en zuidelijk deel, omdat er een verschil is. Hiervoor is gekozen om het onderscheid inzichtelijk te maken.

289	ONT 2008 15389	De keuze voor de varianten is arbitrair; in afwijking van de richtlijnen van de commissie voor de m.e.r. De varianten zijn in een te vroeg stadium beoordeeld, alle varianten zouden op alle variabelen beoordeeld moeten worden. Er had moeten worden aangegeven welke milieuargumenten bij de trechtering een rol hebben gespeeld.	De commissie voor de m.e.r. heeft in haar eindoordeel aangegeven dat het MER de essentiële informatie voor de besluitvorming over het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost bevat. Voor een nadere onderbouwing en toelichting omtrent de Parklaanvarianten zie antwoord 34.
290	ONT 2008 15389	Niet alle effecten op de natuur zijn meegenomen, zoals de negatieve gevolgen van de gedeeltelijke verdiepte ligging van de Parklaan en het kappen van monumentale beuken tussen het kazerneterrein en de Nieuwe Kazernelaan.	Een belangrijke doelstelling bij alle Parklaanvarianten is het behoud van de Sysseletselaan. Daarom is bij de “binnendoor” varianten gekozen voor een verdiepte ligging. De waarde van de Sysseletselaan wordt dus erkend en vormt een belangrijk onderdeel voor de verdere planvorming.
291	ONT 2008 15389	De wegvlakken Edeseweg/Bennekomseweg en het stationsgebied hadden in de ochtendspits bekeken moeten worden. Het verkeersmodel heeft de avondspits gemodelleerd. Hoe vindt de vertaling plaats naar een etmaal en welke foutmarges worden daarbij gebruikt?	De ochtend – en avondspitsen zijn de drukste periodes van een dag. Daarom zijn de berekeningen uitgevoerd met intensiteiten tijdens de spitsperiode. Deze zijn maatgevend, eventuele knelpunten zijn dan het best zichtbaar. Als een goede verkeersafwikkeling tijdens de spits gegarandeerd kan worden, dan zal dit ook gedurende de dag, als het over het algemeen minder druk is gegarandeerd kunnen worden. Tijdens de avondspits vinden er over het algemeen naast woon- werkverkeer meer ritten met een ander motief (sport, bezoek etc.) plaats. De avondspits is voor de modelberekeningen dan ook maatgevend. Bij de nadere detaillering van de kruispuntvormen zal zowel met de avond – als ochtendspits intensiteiten gerekend worden, omdat de richting van de maatgevende stromen in de ochtend en avondspits vaak omgekeerd is en daarom consequenties kan hebben voor bijvoorbeeld de benodigde opstelstroken bij een kruispunt. Het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost 1 ^e fase en het MER gaan echter nog niet in op dit detailniveau, zodat op dit moment met alleen de maatgevende spitsperiode kan worden volstaan.
292	ONT 2008 15389	Er is geen rekening gehouden met (verkeers-) ontwikkelingen in de regio.	Bij het verkeersmodel van Ede zijn ontwikkelingen in de regio, grenzend aan de gemeente Ede geïnventariseerd en meegenomen in het model. Daarnaast worden regionale en nationale verkeersmodellen als basis gebruikt voor het verkeersmodel in Ede. In deze modellen zijn ontwikkelingen ook buiten de regio verwerkt.

293	ONT 2008 15389	Een second opinion zou nodig zijn voor het verkrijgen van betrouwbare gegevens (beleid RWS).	De verkeersberekeningen zijn uitgevoerd met het verkeersmodel. Het Nieuwe Regionaal Model voor Oost- Nederland in beheer van Rijkswaterstaat is de basis van het Ede model. Het basisjaar van het verkeersmodel (2005) is getoetst aan de hand van werkelijke verkeersstromen (verkeerstellingen). Bij de ontwikkeling van het model zijn de resultaten van het model voorgelegd aan en goedgekeurd door de Provincie Gelderland en Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland.
294	ONT 2008 15389	Het ruimtebeslag voor de kruising met de A12 is niet in kaart gebracht. Is een tunnel op het gekozen tracé technisch wel mogelijk? Hiervoor is een Programma van eisen en een ontwerpschets nodig. Is de A2 wel toekomstvast? Een bouwfasering ontbreekt, net als ruimtebeslag voor werkterreinen, hinder van bouwverkeer, leefbaarheid omgeving, enz.	Het MER en het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost 1 ^e fase hebben voldoende detailniveau om de alternatieven te kunnen vergelijken. Uit onderzoek blijkt dat de A2 toekomstvast is. De resultaten zijn in de rapportage opgenomen. In de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur, het vervolg op het Structuurplan Infrastructuur, wordt het tracé van alternatief A2 beschreven en het ruimtebeslag in kaart gebracht. Vervolgens zal in daarop volgende stappen, o.a. bestemmingsplannen, een nadere detaillering plaatsvinden.
295	ONT 2008 15389	Is er een verkeersmodelberekening uitgevoerd en een analyse gemaakt voor de Hartogvarianten, en wat zijn daarvan de uitkomsten?	Hoofdstuk 7 van het MER, deel B, beschrijft de effecten verkeer en vervoer voor alle alternatieven, inclusief de zogenaamde Hartogvarianten. De scoretabel uit het MER (blz. 92) is op blz. 24 overgenomen in het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost 1 ^e fase.
296	ONT 2008 15389	Wat is de I/C verhouding tussen de nieuwe aansluiting op de Stadspoort en Oosterbeek?	In het MER, deel B op blz. 88 is een tabel opgenomen met I/C verhoudingen.
297	ONT 2008 15389	Zijn er plannen bij RWS om de congestie op de A12 tussen Ede en Grijsoord op te lossen door verbreding van de A12 van 2 naar 3 rijstroken?	Het verkeersmodel houdt voor het jaar 2020 rekening met een verbreding van de A12, tussen Ede en knooppunt Grijsoord.

298	ONT 2008 15389	<p>Onder ruimtelijke kwaliteit wordt gesteld dat een oostelijke aansluiting op de A12 landschappelijk gezien een aanslag zou betekenen op de kwaliteit en de rust op het landschap van de Veluwe. Voordelen worden niet genoemd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • snel de stad uit kunnen zijn; • minder verkeer op de Bennekomseweg; • bij I2 meer flexibiliteit N-Z verbinding, ook voor hulpdiensten; • minder verkeersbelasting van de N224 en minder belasting van de natuur langs de N224; • behoud van landschap Hoekelum; • verminderen van 30% verkeer vanuit Ede Centrum en Oost naar poortwachter. 	<p>De genoemde voordelen hebben betrekking op het aspect verkeer en niet op het aspect ruimtelijke kwaliteit. Deze verkeersaspecten zijn in de afweging meegenomen onder het aspect verkeer, een samenvatting staat in een tabel in het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost 1^e fase (blz. 24). H7 van het MER deel B beschrijft de effecten verkeer.</p>
299	ONT 2008 15389	<p>Vreemd dat I2 en I4 zo belastend zijn voor natuur en milieu: weg loopt langs spoor. Waarom is A2 niet belastend voor natuur?</p>	<p>De effecten "natuur en landschap" zijn voor de betreffende varianten uitgebreid beschreven in het MER, H9, blz. 107 t/m 130.</p>
300	ONT 2008 15389	<p>De problemen met RWS zijn niet genoemd (I2 en I4). Zijn die al opgelost?</p>	<p>Rijkswaterstaat heeft geen bezwaar tegen variant A2. RWS wordt bij de nadere uitwerking betrokken.</p>
301	ONT 2008 15389	<p>Er is onvoldoende aandacht voor de logistieke ontsluiting van het station: parkeren, fietsen, fietsroutes, enz. En is er rekening gehouden met een toekomstige uitbreiding naar vier sporen Utrecht – Arnhem?</p>	<p>De beschrijving van de logistieke ontsluiting van het station behoort niet tot het detailniveau van een MER of Structuurvisie. Bij een nadere detaillering van de plannen wordt het ontwerp van de gehele spoorzone uitgewerkt.</p>
302	ONT 2008 15389	<p>Niet duidelijk is welke gebouwen behouden moeten worden en welke eventueel dienen te verdwijnen. Er wordt niet ingegaan op de groen- en waterstructuur, de ontsluiting van woon- en werkgebieden en parkeernormen.</p>	<p>De beschrijving van de inrichtingsaspecten behoort niet tot het detailniveau van een MER of Structuurvisie. Bij een nadere detaillering van de plannen worden deze aspecten verder uitgewerkt.</p>
303	ONT 2008 15389	<p>Er is geen fasering realisatieperiode opgenomen en er is geen aandacht besteed aan de overlast tijdens de bouw, of aan het beperken hiervan.</p>	<p>Dit is in deze fase van het proces niet aan de orde. De uitwerking hiervan vindt plaats in het vervolgproces. Zie ook antwoord 24.</p>

304	ONT 2008 15389	<p>MER deel A, H4, opmerkingen t.a.v. tabel 4.7:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de onderbouwing van de geluidsscoren is niet te vinden; • bij verstoring van natuur is voor variant 4 de doorsnijding van de Sysseltselaan en bijkomende natuurverstoringen niet meegenomen. De nul zou een min moeten zijn; • archeologie is onterecht meegenomen (zie H13 deel B: leemten in kennis); • geen onderbouwing plussen en minnen bij fauna; • in de scoringskaart zijn alle punten even zwaar beoordeeld; niet realistisch. 	<ul style="list-style-type: none"> • De onderbouwende berekeningen voor de Parklaanvarianten maken geen deel uit van de MER. In paragraaf 4.1.3 en 5.7 is het selectie proces uiteengezet van de trechteringsfase. Na voorselectie zijn de overgebleven varianten betrokken bij de MER. • Een belangrijke doelstelling bij alle Parklaanvarianten is het behoud van de Sysseltselaan. Daarom is bij de “binnendoor” varianten gekozen voor een verdiepte ligging. De waarde van de Sysseltselaan wordt dus erkend en vormt een belangrijk onderdeel voor de verdere planvorming. • In de gevoeligheidsanalyse van het MER zijn de Parklaanvarianten in meer detail onderzocht en beschreven dan tijdens de trechteringsfase; dit geldt ook voor archeologie. • Het MER-onderzoek voldoet aan de hiervoor gestelde voorwaarde. De integrale afweging is op een zorgvuldige wijze door onafhankelijk adviesbureaus (Arcadis en DHV) uitgevoerd. Zowel de onderbouwing als de vertaling in effecten is op een correcte wijze uitgevoerd. De commissie voor de m.e.r. heeft in haar eindoordeel aangegeven dat het MER de essentiële informatie voor de besluitvorming over het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost bevat.
305	ONT 2008 15389	<p>Bij verkeersanalyse MER deel B, bijlage 4: verschil minimale benutting is wel erg groot (40 %) tussen 1 en 3 versus 2 en 4: niet realistisch.</p>	<p>De Parklaanvarianten zijn afgewogen aan de hand van zeven verschillende aspecten, te weten natuur, landschap, cultuurhistorie, archeologie, stedenbouw, verkeer en exploitatie. Deze afweging is samengevat in tabel 5.4, blz 24 van het MER, deel B.</p> <p>Bij verkeer is gekeken naar de benutting en probleemoplossend vermogen. De “binnendoorvarianten” (2 en 4) hebben een grotere verkeersaantrekkende werking, door de centrale ligging. Het noord-zuid verkeer in de “binnendoorvarianten” gebruikt de Parklaan. Bij de “buitenom varianten” (1 en 3) maakt veel verkeer nog steeds gebruik van de Raadhuisstraat/Klinkenbergerweg, omdat de route Parklaan/N224 langer in tijd is. Zie verder antwoord 34.</p>
306	ONT 2008 15389	<p>Bij oplossend vermogen tabel 5.8 zijn de plussen en minnen van 1 en 4 verwisseld.</p>	<p>Tabel 5.8 geeft weer welke Parklaanvariant bij de beschreven alternatieven behoort.</p>
307	ONT 2008 15389	<p>In MER deel B wordt op blz. 44 verkeersveiligheid beschreven. Er wordt niet gekeken of er varianten zijn die minder slachtoffers geven.</p>	<p>Blz. 44 beschrijft het verschil tussen de huidige en autonome situatie. H7, deel B beschrijft de effecten verkeer en vervoer. Bij deze analyse is ook het aspect verkeersveiligheid meegenomen, de resultaten zijn beschreven in paragraaf 7.4.</p>

308	ONT 2008 15389	Er is geen analyse gemaakt voor bereikbaarheid, barrièrewerking (nieuwe Parklaan) en oversteekbaarheid. Bij Parklaan 4 wordt een barrière opgeworpen tussen oud en nieuw Ede-Oost.	Hoofdstuk 7 van het MER, deel B beschrijft de effecten verkeer en vervoer. Het aspect bereikbaarheid is hierbij meegenomen, de volgende vier criteria hebben betrekking op het aspect bereikbaarheid: kwaliteit, verkeersafwikkeling, gemiddelde voertuigverliesuren, reistijd en bereikbaarheid hulpdiensten. Het aspect barrièrewerking wordt beoordeeld als onderdeel van de effecten ruimtegebruik, beschreven in MER deel A, blz. 42. De oversteekbaarheid is een belangrijk aspect dat bij de nadere uitwerking aandacht krijgt. Zie verder antwoord 34.
309	ONT 2008 15389	MER deel A blz. 24: hebben de Bennekomseweg en de Edeseweg momenteel geen leefbaarheidsproblemen?	Blz. 24, deel A: Leefbaarheid wordt niet alleen gemeten aan de hand van I/C verhoudingen. Op de Klinkenbergerweg spelen ook omgevingsfactoren een rol, aan beide kanten van de weg staan de huizen bijvoorbeeld relatief dicht op de rijbaan.
310	ONT 2008 15389	MER deel A blz. 28: wat voor interactie met de omgeving en de gemeenteraad heeft er plaatsgevonden, en wat is de omgeving?	Om te komen tot een hanteerbaar aantal realistische alternatieven is "trechtering" toegepast. Hiertoe is een intensief proces ingezet, waarbij bewoners, de klankbordgroep en de gemeenteraad nadrukkelijk betrokken zijn. In het MER, deel B, is deze trechteringsfase beschreven (blz. 11 t/m 33).
311	ONT 2008 15389	MER deel B, blz. 40: een aantal vakken met minder dan 5% afwijking zijn rood gekleurd, waarom?	Het betreft hier reistijden en hier is onterecht een rode arcering meegegeven bij snelheidsverschillen tussen 95 en 105. Bij de tabel zoals weergegeven op blz. 40 zou de verklaring van de kleurcodering een percentage van 2% in plaats van 5% moeten weergeven. Dit zal in het MER worden aangepast.
312	ONT 2008 15389	MER deel B, blz. 137: sluit de Parklaan inderdaad direct aan op de Nieuwe Kazernelaan?	Hier is een fout gemaakt in de beschrijving van Parklaanvariant 4. Wat hier bedoeld wordt is dat de Parklaan ten noorden van de Alberstunnel met een bocht naar het oosten afbuigt en tussen de Mauritskazerne en de Berganiuskazerne doorloopt richting noorden. Vervolgens loopt de weg parallel aan de Nieuwe Kazernelaan tot aan de N224. Dit zal in het MER worden aangepast.
313	ONT 2008 15389	Streeft de gemeente naar het uitgeven van dure kavels aan de Sysseelt? Zo ja, gaat dat dan ten koste van de leefbaarheid en veiligheid in Ede-Oost?	Dit is in deze fase van het proces niet aan de orde. De uitwerking hiervan vindt plaats in het vervolgproces. Zie ook antwoord 24. De stedenbouwkundige inrichting zal overigens niet ten koste gaan van de leefbaarheid en de veiligheid. De gemeente draagt de verantwoordelijkheid voor deze aspecten.
314	ONT 2008 15389	Blz. 139: de voorkeursvariant zou de Sysseeltselaan in gevaar kunnen brengen.	Een belangrijke doelstelling bij alle Parklaanvarianten is het behoud van de Sysseeltselaan. Daarom is bij de "binnendoor" varianten gekozen voor een verdiepte ligging. De waarde van de Sysseeltselaan wordt dus erkend en vormt een belangrijk onderdeel voor de verdere planvorming.

315	ONT 2008 15389	Blz. 141, nadelige gevolgen van Parklaan 4 worden niet vermeldt.	Zie antwoord 34.
316	ONT 2008 15389	Zijn er al contracten met projectontwikkelaars afgesloten, zo ja, voor welke percelen en met wie?	Nee, voor wat betreft de kazerneterreinen niet.
317	ONT 2008 15389	Wie is eigenaar van de Sysseletselaan (vanaf Nieuwe Kazernelaan naar de Sysselet)?	Dit is in relatie tot het MER en het Structuurplan Infrastructuur fase 1 niet relevant.
318	ONT 2008 15389	Informatievoorziening aan burgers via nieuwsbrieven conflicteert met MER-documenten. Bijvoorbeeld tekening van verdiepte ligging van een gedeelte van de Parklaan in nieuwsbrief 4 en het betoog van stedenbouwkundige Jaap van de Bout in nieuwsbrief 3.	Niet duidelijk is waar op bedoeld wordt. Ons zijn geen tegenstrijdigheden of onvolkomenheden op dit punt bekend.
319	ONT 2008 15389	Gemeente gaat voorbij aan wensen en mening van inwoners van Ede, Bennekom en belangenorganisaties. Geen ruimte voor constructief overleg.	De gemeente Ede heeft via diverse kanalen bekendheid gegeven aan de planvorming en de procedure. Naast de nieuwsbrief bestonden deze kanalen uit een officiële publicatie, publicatie op onze internetsite, attentering op de procedure via Edemail, onze gratis Emailservice, een redactioneel artikel op de voorlichtingspagina van 11 juni 2008, een tentoonstelling over de plannen bij de loketten Bouwen, Wonen en Milieu van Stads Kantoor de Doelen en tenslotte een inloopbijeenkomst op 19 juni 2008 in het gemeentehuis. Van al deze kanalen is alleen een officiële publicatie wettelijk verplicht. Daarnaast is een klankbordgroep ingesteld en zijn er openbare informatieavonden voor de gemeenteraad georganiseerd. Alle ingekomen vragen en suggesties zijn van een antwoord voorzien in een "nota van reacties".
320	ONT 2008 15390	Het MER en het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost zijn voor de gewone burger niet of nauwelijks te begrijpen: vorm, inhoud, samenvatting en beeldmateriaal maken inspraak vrijwel onmogelijk.	Het vergelijken van mogelijke tracés van de Parklaan/ aansluiting A12 is geen sinecure. Om dit zo nauwkeurig en volledig mogelijk te doen is er veel onderzoek gedaan. Dit onderzoek is zo overzichtelijk mogelijk opgenomen in de MER deel A. Hoewel het stuk omvangrijk is, is het wel goed leesbaar, zeker voor de raadsleden die het hele proces gevolgd en ten dele gestuurd hebben. Naast deel A is er een goed leesbare samenvatting in het MER opgenomen van 14 pagina's (zie www.ede.nl).

321	ONT 2008 15390	Motivering waarom "oud" materiaal (bestaande gegevens, eerdere besluiten, etc.) nog bruikbaar wordt geacht ontbreekt.	Voor wat betreft het aspect verkeer heeft het verkeersmodel een basisjaar 2005 en planjaar 2020. Het basisjaar is getoetst aan de hand van werkelijke verkeersstromen (verkeerstellingen). In het planjaar zijn vastgestelde ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen meegenomen. De meeste verkeersmodellen in Nederland, waaronder ook het nationale model gaan tot 2020. Voor de berekeningen van de Poortwachter zijn aanvullend berekeningen tot 2030 uitgevoerd. Deze berekeningen zijn gebaseerd op model berekeningen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, die vervolgens zijn uitgesplitst naar provincie. Ook oor wat betreft het overige materiaal wordt uitsluitend gebruik gemaakt van actuele gegevens.
322	ONT 2008 15390	Bij het gebruikte verkeersmodel wordt geen rekening gehouden met ontwikkelingen in de regio.	Bij het verkeersmodel van Ede zijn ontwikkelingen in de regio, grenzend aan de gemeente Ede geïnventariseerd en meegenomen in het model. Daarnaast worden regionale en nationale verkeersmodellen als basis gebruikt voor het verkeersmodel in Ede. In deze modellen zijn ontwikkelingen ook buiten de regio verwerkt.
323	ONT 2008 15390	Wat zijn de negatieve gevolgen voor natuur van de verdiepte ligging van de Parklaan? Wellicht moeten hiervoor de 100 monumentale beuken tussen het kazerneterrein en de Nieuwe Kazernelaan gekapt worden.	Een belangrijke doelstelling bij alle Parklaanvarianten is het behoud van de Sysseletselaan. Daarom is bij de "binnendoor" varianten gekozen voor een verdiepte ligging. De waarde van de Sysseletselaan wordt dus erkend en vormt een belangrijk onderdeel voor de verdere planvorming.
324	ONT 2008 15390	De varianten zouden allemaal integraal van N224 tot aan de A12 moeten worden bekeken.	De zes alternatieven, beschreven in H3, MER deel A, bestaan uit een verbinding vanaf de N224 tot en met een aansluiting op de A12.
325	ONT 2008 15390	Er wordt niet gekeken naar de verkeerskundige structuur van heel Ede.	De ontsluiting is steeds in relatie bekeken met het bestaande hoofdwegenetwerk van Ede. Het A2 alternatief vult de bestaande verkeersstructuur aan als goede verbinding vanuit Ede-Oost in westelijke richting naar de A12. De verbinding naar het oosten is reeds aanwezig.
326	ONT 2008 15390	De fiets en de voetganger komen beperkt aan bod.	In het Masterplan is de intentie opgenomen om een centrale fietsverbinding te realiseren met goede aansluitingen op deelgebieden. De nadere uitwerking krijgt vorm in het vervolgproces.

327	ONT 2008 15390	<ul style="list-style-type: none"> • Er wordt in deze MER vooral gekeken naar verkeerstechnische aspecten, terwijl milieuaspecten nauwelijks aan bod komen. • Voor mogelijke effecten op natuur wordt wel aangegeven welke maatregelen men zou kunnen aanwenden om bepaalde negatieve effecten te beperken, maar vervolgstappen worden niet beschreven. 	<ul style="list-style-type: none"> • Deze constatering is absoluut onjuist. In het MER, deel A, H4 is een overzicht opgenomen van de effecten van de 6 aansluitalternatieven. Deze effecten hebben betrekking op verkeer en vervoer, woon- en leefmilieu, natuur en landschap en ruimtegebruik. • In de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost worden de mitigerende en compenserende maatregelen als aandachtspunten opgenomen. In de vervolgfase wordt nadere invulling gegeven aan deze aspecten.
328	ONT 2008 15390	De praktische leefbaarheid komt niet of nauwelijks aan bod. Als de Structuurvisie Infrastructuur en het MER zijn vastgesteld wordt het moeilijk hier nog wat mee te doen.	In het MER en in het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost 1 ^e fase is leefbaarheid (geluidhinder en luchtkwaliteit) meegenomen als een criterium in de afweging.
329	ONT 2008 15390	Informatie over het bouwproces en de daardoor te veroorzaken tijdelijke en mogelijk blijvende milieueffecten ontbreekt.	Dit is in deze fase van het proces niet aan de orde. De uitwerking hiervan vindt plaats in het vervolgproces. Zie ook antwoord 24.
330	ONT 2008 15390	De onderbouwing van het aantal te realiseren woningen, kantoren en voorzieningen en de daarvoor gekozen locatie ontbreken.	Ede-Oost maakt integraal onderdeel uit van de woningbouwprogrammering voor de komende 20 jaar (tot 2030). In tabel 2.1 (MER deel A blz. 20) is de maximale woningbouwcapaciteit in relatie tot de behoefte weergegeven. De nadere onderbouwing is opgenomen in bijlage 2. Deze kwantitatieve opgave voor de gemeente Ede is vertaald in een programma voor Ede-Oost, welke is onderverdeeld in woningbouw, kantoren, maatschappelijke voorzieningen en bijzondere stedelijke en regionale functies. Voor een uitgebreidere toelichting van de opgave wordt verwezen naar het Masterplan Ede-Oost/Spoorzone, H2 "De opgave" en H7 "Programma".
331	ONT 2008 15390	Kaart met topografische namen, waaronder straatnamen ontbreekt	De vele kaarten, tabellen en figuren in de betreffende rapporten geven naar onze mening voldoende duidelijkheid.
332	ONT 2008 15390	De ligging van de gasleiding op het kazerneterrein ontbreekt	Dit is in deze fase van de planvorming niet aan de orde.
333	ONT 2008 15390	Opgave van parkeernormen die worden gehanteerd ontbreekt	Parkeernormen worden niet vastgesteld op Structuurvisie niveau.
334	ONT 2008 15390	Een fasering van de ontwikkeling van Ede-Oost ontbreekt.	Dit is in deze fase van het proces niet aan de orde. De uitwerking hiervan vindt plaats in het vervolgproces. Zie ook antwoord 24.

335	ONT 2008 15390	Veel van de gebruikte verkeerskundige informatie en analyses zijn gebaseerd op het jaar 2020 (middellange termijn).	Het verkeersmodel heeft een basisjaar 2005 en prognose jaar 2020. Tot 2020 zijn voorspellingen mbt ruimtelijke ontwikkelingen en ontwikkelingen mobiliteit bekend. Meeste verkeersmodellen in Nederland, waaronder ook het nationale model gaan tot 2020. Voor de berekeningen van de Poortwachter, zijn aanvullend berekeningen tot 2030 uitgevoerd. Deze berekeningen zijn gebaseerd op model berekeningen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, die vervolgens zijn uitgesplitst naar provincies.
336	ONT 2008 15390	Geen volwaardige afweging van varianten maar gestuurd onderzoek.	Het MER beschrijft de milieuaspecten, zie H4, MER Deel A, per aspect zijn hier de effecten weergegeven. In Deel B van het MER worden per aspect de afwegingscriteria beschreven (H7 t/m H10). Naast milieuaspecten zijn ook de aspecten verkeer, conflicterende ruimtelijke ambities, ruimtelijke kwaliteit, kosten en procedurele belemmeringen meegenomen. Deze afweging staat beschreven in het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost, fase 1: afweging tussen de alternatieven.
337	ONT 2008 15390	Een integrale en samenhangende visie op het aantal inwoners en de huidige en toekomstige mobiliteitsbehoefte ontbreekt.	Ede-Oost maakt integraal onderdeel uit van de woningbouwprogrammering voor de komende 20 jaar (tot 2030). In tabel 2.1 (MER deel A blz. 20) is de maximale woningbouwcapaciteit in relatie tot de behoefte weergegeven. De nadere onderbouwning is opgenomen in bijlage 2. Deze kwantitatieve opgave voor de gemeente Ede is vertaald in een programma voor Ede-Oost, welke is onderverdeeld in woningbouw, kantoren, maatschappelijke voorzieningen en bijzondere stedelijke en regionale functies. Voor een uitgebreidere toelichting van de opgave wordt verwezen naar het Masterplan Ede-Oost/Spoorzone, H2 "De opgave" en H7 "Programma".
338	ONT 2008 15390	Met mogelijke toename van groei van bevolking en bedrijven (door vlucht uit Randstad) is geen rekening gehouden.	Het verkeersmodel houdt rekening met zowel toekomstige ontwikkelingen in en buiten Ede en de autonome groei van het verkeer.
339	ONT 2008 15390	Een overtuigende toekomstbestendige goed onderbouwde toekomstvisie ontbreekt.	Om de toekomstige ontwikkelingen in Ede-Oost, die in het Streekplan mogelijk wordt gemaakt, op een zorgvuldige wijze te kunnen sturen heeft de gemeente Ede een Masterplan Ede-Oost/Spoorzone opgesteld, waarin een integrale ontwikkelingsstrategie is geschetst voor betreffend gebied.

340	ONT 2008 15390	Onderbouwing dat de Poortwachter toekomstvast is bij de A2 is niet overtuigend.	H5 van het Structuurplan Infrastructuur beschrijft een nadere analyse van de toekomstvastheid van het voorkeursalternatief. Paragraaf 5.1. gaat specifiek in op de aansluiting Ede/Wageningen op de A12. De bestaande aansluiting wordt gewijzigd door de toe- en afritten aan de zuidzijde "om te klappen". Het omklappen van de aansluiting biedt extra capaciteit, omdat grote conflicterende stromen nu gunstiger opgenomen kunnen worden in de verkeersregeling. Belangrijkste conclusie is dat de aansluiting Poortwachter het verkeer in 2020 en 2030 zonder problemen kan afwikkelen. Indien nodig kan extra capaciteit verkregen worden met relatief eenvoudige aanpassingen op de aansluitingen bij de Poortwachter. Om de nieuwe ontsluitingsweg aan te sluiten op de Dr. W. Dreeslaan zal de bestaande kruising aangepast worden.
341	ONT 2008 15390	Niet alle aspecten zijn meegenomen in de weging van de varianten, en niet alle aspecten zijn vergelijkbaar.	Het MER beschrijft de milieuaspecten, zie H4, MER Deel A, per aspect zijn hier de effecten weergegeven. In Deel B van de MER worden per aspect de afwegingscriteria beschreven (H7 t/m H10). Naast milieuaspecten zijn ook de aspecten verkeer, conflicterende ruimtelijke ambities, ruimtelijke kwaliteit, kosten en procedurele belemmeringen meegenomen. Deze afweging staat beschreven in het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost, fase 1: afweging tussen de alternatieven. Kortom alle relevante aspecten zijn meegenomen bij de integrale afweging van de alternatieven.
342	ONT 2008 15390	Het gebruik van symbolen (nulletjes, plusjes, etc) door elkaar in de tabellen maakt onduidelijk.	In het MER, deel A, paragraaf 4.1 blz. 39 staat een toelichting over de betekenis van de genoemde "symbolen".
343	ONT 2008 15390	De "buitenom-buitenom" variant van de Parklaan heeft geen goede beoordeling gehad en is ten onrechte afgevoerd.	Zie antwoord 34.
344	ONT 2008 15390	Bij de "binnendoorvariant" wonen aan twee kanten mensen met als gevolg dubbele verkeersoverlast, lawaai en luchtvervuiling.	Zie antwoord 34.
345	ONT 2008 15390	De toegankelijkheid en leefbaarheid van de oude en nieuwe woonwijk wordt negatief beïnvloed door de "binnendoorvariant".	Zie antwoord 34.
346	ONT 2008 15390	"Binnendoor" geeft een barrièrewerking	Zie antwoord 34.

347	ONT 2008 15390	“Binnendoor” geeft risico voor verkeersveiligheid. de verkeersveiligheid zou moeten worden meegenomen in de analyse.	De zes alternatieven zijn ook beoordeeld op verkeersveiligheid in H7 van het MER deel B, paragraaf 7.4. Aanvullend hierop geldt voor het noordelijke gedeelte van de ontsluitingsweg, dat de Parklaan geen directe ontsluiting van percelen heeft en daardoor slechts op beperkte plaatsen zal worden overgestoken. Verkeersveiligheid is reeds meegenomen in de plannen, het plan voorziet bijvoorbeeld in een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Sysseletselaan. Bij de nadere uitwerking van de kruispunten zal vanzelfsprekend verkeersveiligheid een belangrijke rol spelen. Zie verder antwoord 34.
348	ONT 2008 15393	De onderbouwing van de als matig voorgestelde bevolkingsgroei lijkt gebrekkig. Veluwe populairder, in omliggende gemeenten beperkte groei mogelijk: dus meer groei. Door meer bevolkingsgroei meer verkeersdruk. Hier is te weinig rekening mee gehouden.	Verkeerseffecten worden berekend met het Edese verkeersmodel. In dit model zijn de sociaal economische gegevens en verwachte mobiliteitsgroei specifiek voor Ede verwerkt. Bij het verkeersmodel van Ede zijn ook de ontwikkelingen in de regio, grenzend aan de gemeente Ede geïnventariseerd en meegenomen in het model. Het model houdt dus rekening met de te verwachten bevolkingsgroei.
349	ONT 2008 15393	Niet alle varianten zijn even goed uitgewerkt. Er is gestuurd in het onderzoek richting de westelijke ontsluiting.	Het MER beschrijft de milieuaspecten, zie H4, MER Deel A, per aspect zijn hier de effecten weergegeven. In Deel B van de MER worden per aspect de afwegingscriteria beschreven (H7 t/m H10). Naast milieuaspecten zijn ook de aspecten verkeer, conflicterende ruimtelijke ambities, ruimtelijke kwaliteit, kosten en procedurele belemmeringen meegenomen. Deze afweging staat beschreven in het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost, fase 1: afweging tussen de alternatieven. Kortom alle relevante aspecten zijn meegenomen bij de integrale afweging van de alternatieven.
350	ONT 2008 15393	Het lijkt alsof milieu niet zo hoog in het vaandel van Ede staat; zou prioriteit moeten hebben.	In het MER worden de alternatieven beoordeeld op milieuaspecten. Zie hoofdstuk 4, MER deel A, voor deze afweging. De conclusie van het MER is dat de alternatieven A1, A2 en C scoren vergelijkbaar op milieuaspecten, met een lichte voorkeur voor A1. Naast milieuaspecten spelen ook andere aspecten een rol, deze zijn beschreven in het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost 1 ^e fase. Deze afweging resulteert in alternatief A2 als voorkeursalternatief. Een alternatief die m.b.t. milieuaspecten vergelijkbaar is met het meest milieuvriendelijke alternatief.

351	ONT 2008 15393	Er is in het verkeersmodel alleen met de avondspits en niet met 24-uur (etmaal) gewerkt. Bovendien niet heel Ede: zo is het model niet toekomstbestendig.	De ochtend- en avondspitsen zijn de drukste periodes van een dag. Daarom zijn de berekeningen uitgevoerd met intensiteiten tijdens de spitsperiode. Deze zijn maatgevend, eventuele knelpunten zijn dan het best zichtbaar. Als een goede verkeersafwikkeling tijdens de spits gegarandeerd kan worden, dan zal dit ook gedurende dag, als het over het algemeen minder druk is gegarandeerd kunnen worden. Tijdens de avondspits vinden er over het algemeen naast woon- werkverkeer meer ritten met een ander motief (sport, bezoek etc) plaats. De avondspits is voor de modelberekeningen dan ook maatgevend. Het verkeersmodel van Ede bestaat uit een gedetailleerd netwerk van de gehele gemeente Ede. Effecten van de verkeerssituatie in de gehele gemeente zijn dus meegenomen.
352	ONT 2008 15393	Er is onvoldoende rekening gehouden met een reële bevolkingsgroei en diverse verkeerstechnische aspecten zijn buiten beschouwing gelaten.	De bevolkingsgroei voor Ede is verwerkt in het verkeersmodel. Hierbij is voor het planjaar 2020 rekening gehouden met vastgestelde ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen, zoals de ontwikkeling van Kernhem en bedrijventerrein A12. De alternatieven zijn uitvoerig beoordeeld op het aspect verkeer. H7, deel B van het MER beschrijft de verkeerseffecten aan de hand van de aspecten netwerkprestatie, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Deze aspecten bestaan weer uit zes verschillende beoordelingscriteria waaronder de kwaliteit van verkeersafwikkeling, benutting van de weg en kans op slachtofferongevallen.
353	ONT 2008 15394	Voorkeur voor "noordelijk buitenom": <ul style="list-style-type: none"> • zorgt voor de minste verkeersoverlast; • zorgt voor de meeste verkeersveiligheid; • zorgt voor het minste geluidsoverlast; • duidelijke grens natuur; • betere toegankelijkheid natuur. 	Zie antwoord 34.

354	ONT 2008 15395	De nieuwsbrieven zijn door een groot deel van de belanghebbenden niet ontvangen.	In reactie op diverse signalen dat de betreffende nieuwsbrief op een aantal adressen niet is ontvangen hebben wij de verspreider van het drukwerk, de BDU, schriftelijk aangesproken. De mogelijk gebrekkige verspreiding van de nieuwsbrief heeft echter geen gevolgen voor de procedures omtrent het MER en het Structuurplan. De gemeente Ede heeft via diverse kanalen bekendheid gegeven aan de procedure. Naast de nieuwsbrief bestonden deze kanalen uit een officiële publicatie, publicatie op onze internetsite, attentering op de procedure via Edemail, onze gratis Emailservice, een redactioneel artikel op de voorlichtingspagina van 11 juni, waarin expliciet vermeld werd dat de Nieuwsbrief als bijlage van Ede-Stad verspreid werd en waarin ook de inspraaktermijnen genoemd werden én de datum van de inloopbijeenkomst, een tentoonstelling over de plannen bij de loketten Bouwen, wonen en milieu van Stadskantoor de Doelen en tenslotte een inloopbijeenkomst op 19 juni 2008 in het gemeentehuis. Van al deze kanalen is alleen een officiële publicatie wettelijk verplicht. Uiteraard betreuren wij het zeer dat de nieuwsbrief in (delen van) Ede-Oost mogelijk niet goed bezorgd is. Wij zijn echter van mening dat wij de bewoners van Ede en dus ook Ede-Oost via zo veel andere kanalen geïnformeerd hebben dat wij ruimschoots aan onze verplichtingen voldaan hebben om mensen te informeren.
355	ONT 2008 15395	Niet alle voor- en nadelen van de varianten zijn benoemd, daardoor is beoordeling objectief niet mogelijk. Soms wordt in de ene variant iets als positief beschouwd wat bij de andere variant als negatief beschouwd wordt. "Binnendoor" geeft meer overlast dan "buitenom". Er bestaat vrees voor de leefbaarheid en het woongenot in oud Ede-Oost.	Zie antwoord 34.
356	ONT 2008 15395	Is de gemeente van plan de "defensiewijk" binnen enkele jaren te onteigenen, te slopen en als nieuwe villawijk te ontwikkelen?	Hier is geen sprake van.

357	ONT 2008 15396	Ook de A2 heeft ruimtelijk conflicterende belangen: woningen aan de Bovenbuurtweg in Bennekom die op- of zeer dicht tegen het tracé van de A2 variant gelegen zijn. Hoe wordt de leefbaarheid in de woonomgeving van de Bovenbuurtweg gewaarborgd?	<p>Gesteld kan worden dat er maximaal gestreefd wordt naar een goede ruimtelijke inpassing en het behoud van de leefbaarheid in onderhavig gebied. Bewoners en belanghebbenden zullen betrokken worden bij de nadere uitwerking op bestemmingsplanniveau. Het is van belang om in een vroeg stadium te communiceren met de bewoners over de voorgestane ontwikkelingen.</p> <p>Het gestelde is echter in deze fase van het proces niet aan de orde. De uitwerking hiervan vindt plaats in het vervolgproces. Zie ook antwoord 24.</p>
358	ONT 2008 15396	Het doorsnijden van de ecologische verbindingszone tussen de Veluwe en Gelderse Vallei is niet uitgelegd als conflicterend ruimtelijk belang en kreeg op de kaart zelfs een positieve donkergroene kleur; dit is misleidend.	<p>De vraag heeft betrekking op het doorsnijden van de Groene Wig. De A1 variant is het Meest Milieuvriendelijke Alternatief uit het MER. De A2 variant ligt daar heel dicht bij. Dat komt mede door de aantasting van de Groene Wig als negatief effect voor natuur en landschap. In de tekst van het presentatiepaneel staat dit wel aangegeven. De groene kleur had in dat opzicht dan ook rood moeten zijn.</p> <p>De realisatie van de A2 variant biedt echter ook kansen om in het bestemmingsplan een duurzame inrichting voor natuur en landschap juridisch vast te leggen. Hier wordt ook daadwerkelijk invulling aan gegeven.</p>
359	ONT 2008 15396	Nergens maakt u melding van de in het gebied van de Bovenbuurtweg voorkomende boomsoorten en dat er voor het verleggen van de Bovenbuurtweg een ecologisch hoogwaardige houtwal moet worden gekapt.	Op dit moment is nog niet exact aan te geven wat de ingreep gaat inhouden. Bij de verdere uitwerking zal hier invulling aan worden gegeven.
360	ONT 2008 15396	Nergens meldt u de contouren of het profiel van de geplande weg en de geplande afstand tot de A12.	Dit is in deze fase van het proces niet aan de orde. De uitwerking hiervan vindt plaats in het vervolgproces. In de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur wordt hier (deels) al invulling aan gegeven.
361	ONT 2008 15396	Er is onvoldoende rekening gehouden met het cumulatieve effect van geluidshinder ter plaatse als gevolg van bundeling met de A12.	De MER systematiek brengt louter de effecten de nieuwe ontsluitingsweg in beeld. De beleving van het geluid van de nieuwe ontsluitingsweg bij variant A2 zal inderdaad grotendeels worden bepaald door de A12 en het maskierend geluideffect van de A12.
362	ONT 2008 15396	Er is niet aangetoond wat de geluidsbelasting op de individuele woningen zal worden.	Om de geluideffecten in beeld te brengen is voor geluidcontouren gekozen (MER, deel B, paragraaf 8.2).

363	ONT 2008 15396	Er wordt niet aangegeven welke schermmaatregelen ter hoogte van de woningen zullen worden getroffen.	De geluidsaspecten zullen onderdeel uitmaken van de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan. De aanleg van het voorkeursalternatief (en de eventuele reconstructie van aansluitende wegen) is alleen mogelijk binnen het wettelijke kader van de Wet geluidhinder. Daarvoor is onderzoek nodig. Zo nodig wordt het geluid beperkt door het toepassen van geluidarm asfalt of geluidwerende maatregelen.
364	ONT 2008 15396	Het cumulatieve effect van uitstoot van fijnstof t.g.v. bundeling met de A12 is niet berekend (al dan niet met geluidsschermen).	In paragraaf 8.3.2 is aangegeven dat voor fijnstof geen overschrijdingen te verwachten zijn. De bijdrage van de A12 komt tot uiting in de achtergrondconcentratie, waarop deze conclusie mede is gebaseerd.
365	ONT 2008 15396	De bouw van het Bovenbuurtwegviaduct is zonder vereiste nieuwe vergunning in volle gang; er wordt niet gehandhaafd.	De noodzakelijke bouwvergunning is verleend.
366	ONT 2008 15422	De gemeente heeft niet goed gecommuniceerd; nieuwsbrief niet ontvangen.	In reactie op diverse signalen dat de betreffende nieuwsbrief op een aantal adressen niet is ontvangen hebben wij de verspreider van het drukwerk, de BDU, schriftelijk aangesproken. De mogelijk gebrekkige verspreiding van de nieuwsbrief heeft echter geen gevolgen voor de procedures omtrent het MER en het Structuurplan. De gemeente Ede heeft via diverse kanalen bekendheid gegeven aan de procedure. Naast de nieuwsbrief bestonden deze kanalen uit een officiële publicatie, publicatie op onze internetsite, attentie op de procedure via Edemail, onze gratis Emailservice, een redactioneel artikel op de voorlichtingspagina van 11 juni, waarin expliciet vermeld werd dat de Nieuwsbrief als bijlage van Ede-Stad verspreid werd en waarin ook de inspraaktermijnen genoemd werden én de datum van de inloopbijeenkomst, een tentoonstelling over de plannen bij de loketten Bouwen, wonen en milieu van Stadskantoor de Doelen en tenslotte een inloopbijeenkomst op 19 juni 2008 in het gemeentehuis. Van al deze kanalen is alleen een officiële publicatie wettelijk verplicht. Uiteraard betreuren wij het zeer dat de nieuwsbrief in (delen van) Ede-Oost mogelijk niet goed bezorgd is. Wij zijn echter van mening dat wij de bewoners van Ede en dus ook Ede-Oost via zo veel andere kanalen geïnformeerd hebben dat wij ruimschoots aan onze verplichtingen voldaan hebben om mensen te informeren. Een leesbare samenvatting van 14 pagina's maakt onderdeel uit van het MER-rapport.
367	ONT 2008 15422	Parklaan "binnendoor-binnendoor" niet de meest logische keuze. Zijn er milieu, verkeerstechnische of juridische bezwaren tegen een "buitenomvariant"? De wijze van trechtering is voor discussie vatbaar.	Zie antwoord 34.

367	ONT 2008 15422	Exploitatie is geen milieuaspect (blz. 44 MER).	Dit aspect is meegenomen in de trechteringsfase.
368	ONT 2008 15422	Onduidelijk waarom Parklaanvariant 4 beter scoort op geluid dan de varianten 1, 2 of 3.	De onderbouwende berekeningen voor de Parklaanvarianten maken geen deel uit van de MER. In paragraaf 4.1.3 en 5.7 is het selectieproces uiteengezet van de trechterrafsfase. Na voorselectie zijn de overgebleven varianten betrokken bij de MER.
369	ONT 2008 15422	Effecten op natuur zijn afhankelijk van maatregelen die je neemt om de verstoring op te heffen.	Eerst worden effecten in beeld gebracht, daarna worden mogelijke maatregelen beschreven.
370	ONT 2008 15422	Er worden geen voorgenomen activiteiten en de alternatieven die daarvoor redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen beschreven. En de gevolgen van zowel de voorgenomen activiteit als de alternatieven zijn niet in kaart gebracht of met elkaar vergeleken.	Het MER beschrijft de milieuaspecten, zie H4, MER Deel A, per aspect zijn hier de effecten weergegeven. In Deel B van de MER worden per aspect de afwegingscriteria beschreven (H7 t/m H10). Naast milieuaspecten zijn ook de aspecten verkeer, conflicterende ruimtelijke ambities, ruimtelijke kwaliteit, kosten en procedurele belemmeringen meegenomen. Deze afweging staat beschreven in het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost, fase 1: afweging tussen de alternatieven. Kortom alle relevante aspecten zijn meegenomen bij de integrale afweging van de alternatieven.
371	ONT 2008 16139	Zou u snelheidsbeperkende maatregelen voor de Zandlaan mee willen nemen in uw plan?	De Zandlaan behoort bij de hoofdwegenstructuur van Ede. De Zandlaan heeft een ontsluitende functie en is dan ook geclassificeerd als gebiedsontsluitingsweg. De Zandlaan zal deze functie behouden, ook met de aanleg van de nieuwe Parklaan. De Zandlaan zal ook in de toekomst een ontsluitende functie hebben voor de bestaande woonwijken. Vanwege deze functie zullen er geen snelheidsbeperkende maatregelen gerealiseerd worden, de toegestane maximale snelheid zal 50 km/h blijven. Daarnaast wordt de route Zandlaan gebruikt door busverkeer en hulpdiensten, snelheidsbeperkende maatregelen op deze route zijn ongewenst.
372	ONT 2008 16139	Is tegenstander van verkeerslichten op de rotonde Zandlaan/ Horalaan vanwege stankoverlast wachtende auto's.	Bij de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost, vervolg op Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost fase 1, wordt het A2 alternatief nader beschreven en wordt ingegaan op de kruispuntvormen.

373	R.W.W. Jager Geen nummer	<p>De poortwachter wordt met de A2 variant zwaar belast; idee voor aanpassing:</p> <ul style="list-style-type: none"> • maak aan de noordzijde van de A12 een directe oprit naar de A12 richting Utrecht vanaf de Parklaan; • verleng de afrit van de A12 vanuit de richting Arnhem tot voor de oprit; • laat de nieuwe oprit en de verlengde afrit elkaar ongelijkvloers kruisen; • voor verkeer vanuit Utrecht richting Ede-Oost en Noord-Bennekom zou een soortgelijke oplossing aan de zuidzijde van de A12 gecreëerd kunnen worden. 	<p>H5 van het Structuurplan Infrastructuur beschrijft een nadere analyse van de toekomstvastheid van het voorkeursalternatief. Paragraaf 5.1. gaat specifiek in op de aansluiting Ede/Wageningen op de A12. De bestaande aansluiting wordt gewijzigd door de toe- en afritten aan de zuidzijde “om te klappen”. Het omklappen van de aansluiting biedt extra capaciteit, omdat grote conflicterende stromen nu gunstiger opgenomen kunnen worden in de verkeersregeling. Belangrijkste conclusie is dat de aansluiting Poortwachter het verkeer in 2020 en 2030 zonder problemen kan afwikkelen. Indien nodig kan extra capaciteit verkregen worden met relatief eenvoudige aanpassingen op de aansluitingen bij de Poortwachter. Om de nieuwe ontsluitingsweg aan te sluiten op de Dr. W. Dreeslaan zal de bestaande kruising aangepast worden.</p> <p>Aangenomen dat in de beschreven variant bedoeld wordt een op- en afrit ter hoogte van de Edeseweg. Deze variant lijkt dan op alternatief G, beschreven in MER en SPI. Bezwaar hiertegen is o.a. dat de twee aansluitingen uit elkaar getrokken worden, zogenaamde halve aansluitingen worden gecreëerd. Bij dit alternatief moeten aan noord en zuidzijde van de A12 een parallelweg gecreëerd worden. Aan de zuidzijde ontstaan hierdoor conflicterende ruimtelijke belangen.</p>
-----	------------------------------------	--	--