

ZIENSWIJZENNOTA 28 OKTOBER 2008, ONTWERP STRUCTUURVISIE INFRASTRUCTUUR EDE-OOST

naam	t.a.v.	adres	postcode	woonplaats	geregistreerd als
Dorpsraad Bennekom	T. Smit en P. van Lookeren Campagne	Postbus 175	6720 AD	Bennekom	ONT 2008 20751
Werkgroep Bennekomseweg en Omgeving	R. van de Reijden	Bennekomseweg 36	6717 LM	Ede	ONT 2008 20875
Van Westreenen	B. Domhof	Anthonie Fokkerstraat 1a	3772 MP	Barneveld	ONT 2008 21543
Van Westreenen	B. Domhof	Anthonie Fokkerstraat 1a	3772 MP	Barneveld	ONT 2008 21544

Nr.	Registratienr.	Reactie	Antwoord
1	ONT 2008 20751	Details, die van wezenlijke invloed zijn op de effectiviteit van de weg worden pas op bestemmingsplanniveau verder geregeld.	De Structuurvisie is een beleidsdocument, waarin het beleid en de toekomstvisie beschreven wordt. Onderzoeken (o.a. in het kader van de MER en Structuurplan Infrastructuur Ede – Oost, fase 1) hebben aangetoond dat het beschreven voorkeursalternatief voor een goede en effectieve verkeersafwikkeling in Ede zorgt. Daarvoor zijn alle relevante aspecten onderzocht. Uiteraard zijn de details belangrijk, maar deze leiden niet tot een andere keuze van het voorkeursalternatief. De details worden dan ook op bestemmingsplanniveau uitgewerkt.
2	ONT 2008 20751	Vrijwel geen nieuwe informatie toegevoegd in de Ontwerp Structuurvisie, vergeleken bij vorige nota's betreffende de ontsluiting van Ede- Oost.	De resultaten van vorige nota's (o.a. Structuurplan Infrastructuur Ede – Oost, fase 1: afweging tussen de alternatieven) hebben geleid tot de Ontwerp Structuurvisie. Vorige nota's zijn dan ook de onderliggende documenten bij de Ontwerp Structuurvisie. De Structuurvisie is het uiteindelijke beleidsdocument, dat vastgesteld zal worden door de Raad.
3	ONT 2008 20751	De problemen als gevolg van het verbreden van de Bennekomseweg (bereikbaarheid woningen, afstand kantoorcomplexen, aanwezigheid beukenbos) hadden in de Ontwerp Structuurvisie uitgewerkt moeten worden. Zodat nu de oplossingen inclusief het ruimtebeslag voor de definitieve wegenstructuur aangegeven wordt.	De bestemming van een grondgebied wordt pas op bestemmingsplanniveau vastgelegd. Op bestemmingsplanniveau is dus ook pas het definitieve ruimtebeslag nodig. In de Ontwerp Structuurvisie is al zoveel mogelijk uitgegaan van het maximale ruimtebeslag, maar op bestemmingsplanniveau zal de exacte grens bepaald worden. Daarnaast is in de Ontwerp Structuurvisie een aantal aandachtspunten genoemd die in de vervolgfase nader gedetailleerd worden. De bereikbaarheid van de woningen, afstand tot kantoorcomplexen en de aanwezigheid van het beukenbos worden genoemd als aandachtspunten.
4	ONT 2008 20751	Er wordt geen definitieve keuze gemaakt of de kruising ter hoogte van de Zandlaan een rotonde of een VRI wordt. Een definitieve keuze werd verwacht zodat meer inzicht gekregen kan worden over de afwikkeling van het fietsverkeer.	De Structuurvisie is een beleidsdocument, waarin het beleid en de toekomstvisie beschreven wordt. De definitieve keuze voor de kruispuntvorm volgt dan ook op bestemmingsplanniveau. Uiteraard is de afwikkeling van het fietsverkeer zeer belangrijk. In de Ontwerp Structuurvisie wordt in paragraaf 2.2.3. aspecten over

			fietsverkeer beschreven. De uitwerking van de fietsvoorzieningen volgt op bestemmingsplanniveau.
5	ONT 2008 20751	Er was een keuze verwacht met betrekking tot de fietsoversteken (wel of geen fietstunnel) ter hoogte van de Zandlaan.	De Structuurvisie is een beleidsdocument, waarin het beleid en de toekomstvisie beschreven wordt. Uiteraard is een veilige oversteek voor fietsers uitgangspunt. In de Ontwerp Structuurvisie wordt in paragraaf 2.2.3. aspecten over fietsverkeer beschreven. De uitwerking van de fietsvoorzieningen en daarmee samenhangende fietsoversteken volgt op bestemmingsplanniveau.
6	ONT 2008 20751	Het is wonderlijk dat het kruispunt Zandlaan/ Horalaan gebruikt wordt d.m.v. korte invoegstroken om de twee banen samen te voegen tot een baan komende vanuit het noorden naar het zuiden. Terwijl de intensiteiten van het autoverkeer aan de noordzijde van het kruispunt vrijwel gelijk zijn aan die van de zuidzijde. Aan de zuidzijde moet een ritsstrook aangelegd worden.	In paragraaf 2.2.2 worden de verkeerskundige uitgangspunten beschreven. In een stedelijke omgeving bepalen in de meeste gevallen de kruispunten de capaciteit van een verbinding en niet de wegvakcapaciteit. De verbreding van de Bennekomseweg wordt dan ook veroorzaakt door de benodigde (opstel) ruimte voor en na de kruisingen. Het weggedeelte tussen de Emmalaan/ Badweg en de Horalaan/ Zandlaan) dat niet verbreed hoeft te worden is zeer beperkt van lengte. Vanwege efficiëntie zal dit korte gedeelte dan ook verbreed worden. Bij het weggedeelte van de Edeseweg tussen de Horalaan/ Zandlaan en de Verbindingsweg blijft de verbreding beperkt tot de opstelruimten bij de kruisingen. De afstand tussen de twee kruisingen is zo groot dat er voldoende lengte overblijft waar geen verbreding noodzakelijk is. De Ontwerp Structuurvisie houdt al rekening met extra ruimtebeslag ten zuiden van de Zandlaan/ Horalaan kruising. De exacte lengte van de opstelstroken en de lengte benodigd voor het samenvoegen van de stroken richting Bennekom, zullen bij de uitwerking nader bepaald worden. De Structuurvisie sluit verdere verbreding tussen de Horalaan/ Zandlaan en de Verbindingsweg niet volledig uit. Eventuele toekomstige ontwikkelingen moeten uitwijzen of de verbreding ook daadwerkelijk noodzakelijk is in de toekomst.
7	ONT 2008 20751	Er wordt verzocht om nu al te kiezen voor een fietstunnel voor het noord/ zuid fietsverkeer ter hoogte van de kruising Edeseweg/ Verbindingsweg.	De Structuurvisie is een beleidsdocument, waarin het beleid en de toekomstvisie beschreven wordt. De definitieve keuze voor de kruispuntvorm volgt dan ook op bestemmingsplanniveau. Uiteraard is de afwikkeling van

			het fietsverkeer zeer belangrijk. In de Ontwerp Structuurvisie wordt in paragraaf 2.2.3 aspecten over fietsverkeer beschreven. De uitwerking van de fietsvoorzieningen volgt op bestemmingsplanniveau.
8	ONT 2008 20751	De constatering van de problematiek met betrekking tot de bereikbaarheid van het sportveldencomplex en Hoekelumterrein aan de Edeseweg ontbreekt.	Uiteraard is een goede bereikbaarheid van voorzieningen aan de Parklaan, waaronder het sportveldencomplex en het Hoekelumterrein uitgangspunt. Deze voorzieningen worden in de Ontwerp Structuurvisie niet specifiek genoemd, maar op bestemmingsplanniveau worden de aansluiting van de Edeseweg op de Sportparkweg en de aansluitingen op Landgoed Hoekelum verdere uitgewerkt worden.
9	ONT 2008 20751	De beeldbepalende bomenrijen aan de oostkant van de Edeseweg en Bennekomseweg zullen voor een groot deel worden gekapt. Enige duidelijkheid over de feitelijke compenserende maatregelen werd verwacht.	Pas bij de nadere uitwerking wordt duidelijk of en waar bomen gekapt moeten worden. Vervolgens worden, indien nodig dan compenserende maatregelen opgesteld. In de Ontwerp Structuurvisie wordt in verschillende hoofdstukken al aandacht besteed aan natuurwaarden. Naar de bomen langs de Edeseweg en Bennekomseweg wordt verwezen onder aandachtspunt 6, blz 26 en aandachtspunt 8 op blz 28.
10	ONT 2008 20751	Bij de keuze van de Hartogsweg zouden de geschetste problemen niet hebben gespeeld. Het plan geeft beslist niet een "aan de zuidkant en aan de oostkant een duidelijke en logische gebiedsontsluitende weginfrastructuur" zoals op pagina 15 vermeldt.	Uit voorgaande studies is komen vast te staan dat de westelijke varianten, waaronder het voorkeursalternatief beschreven in de Ontwerp Structuurvisie, het gewenste effect hebben op het bestaande wegennet van Ede. Het voorkeursalternatief ontlast de oost-westverbindingen Emmalaan/Tooroplaan en Zandlaan/ Frans Halslaan. Tevens heeft het alternatief een ontlastend effect op een deel van het wegennet van Bennekom. Daarnaast is in de MER geconcludeerd dat o.a. het voorkeursalternatief aangemerkt kan worden als meest milieuvriendelijk alternatief. In de MER vallen de I alternatieven (Hartogsweg) af als MMA omdat deze alternatieven significante negatieve effecten hebben op de instandhoudingsdoelen van de Veluwe. De Structuurvisie is een beleidsdocument. Bij de uitwerking van een Structuurvisie naar bestemmingsplan is er altijd sprake van nadere detaillering van aandachtspunten, afhankelijk van het gekozen alternatief. Dus ook bij het

			Hartogswegalternatief zou er sprake zijn geweest van aandachtspunten die uitgewerkt moeten worden. Deels zou het dezelfde problematiek betreffen, zoals oversteken voor fietsers en vormgeving van kruispunten.
11	ONT 2008 20751	De termijn van de aanleg van de A2 en de verbreding van de Edeseweg/ Bennekomseweg staat niet beschreven.	In hoofdstuk 3 van de Ontwerp Structuurvisie staat beschreven dat in deze planfase het op voorhand moeilijk te voorspellen is welke ontwikkeling als eerste en welke als laatste zal plaatsvinden en in welk tijdsbestek dit zal gebeuren. De gemeente Ede is voornemens zaken snel op te pakken. Zoals in het Masterplan is aangegeven zal de periode waarin de ontwikkelingen gerealiseerd zullen worden zeker 10 tot 15 jaar bedragen.
12	ONT 2008 20751	Is er sprake van onteigening en hoe lang zullen dergelijke procedures in beslag nemen?	In deze fase is het nog onbekend of er sprake zal zijn van onteigening. De gemeente zal in eerste instantie proberen om in goed overleg met de betreffende grondeigenaren tot een overeenkomst te komen. De termijn voor een bestemmingsplan onteigening bedraagt 1,5 a 2 jaar.
13	ONT 2008 20751	Het circusterrein wordt onttrokken aan zijn huidige gebruik (o.a. gebruik door fietsvierdaagse). Welke oplossing is hiervoor?	Indien er een alternatieve bestemming moet komen voor de huidige gebruikers van het circusterrein, zal hier een oplossing voor gezocht worden. Op dit moment is de infrastructuur nog in de planfase, voorlopig is er dus geen noodzaak om vanwege deze plannen een alternatieve bestemming te zoeken.
14	ONT 2008 20751	De Ontwerp Structuurvisie geeft geen uitsluitel t.a.v. de aansluiting van de Maanderdijk aan de Dreeslaan.	De aansluiting zal in vervolg op de Structuurvisie verder uitgewerkt worden, samen met Rijkswaterstaat en de Provincie Gelderland. Onder aandachtspunt 12 wordt al wel een nader te onderzoeken alternatief beschreven, waarbij de Maanderdijk wordt aangesloten op de Verbindingsweg. Bij de verkeersafwikkeling berekeningen is al wel rekening gehouden met een aansluiting van de Maanderdijk ter hoogte van de Poortwachter.
15	ONT 2008 20875	Het verkeer via de Bennekomseweg zal uit twee verkeersstromen bestaan, een stroom van meer lokaal verkeer met o.a. bewoners, veel fietsers etc. en een grote stroom doorgaand verkeer.	Het hangt af van de definitie van doorgaand en lokaal verkeer. Het bedoelde doorgaande verkeer zal o.a. ook bestaan uit bewoners (vanuit o.a. Ede-Oost) en fietsers. Er zal wel een onderscheid zijn in verkeer dat bestemming A12 heeft en verkeer dat een lokale bestemming heeft, bijvoorbeeld aan de Horalaan en/of Zandlaan.
16	ONT 2008 20875	De verkeersbelasting zal toenemen. De bereikbaarheid van de woningen langs de Bennekomseweg zal een groot	De bereikbaarheid van de woningen aan de Bennekomseweg is een belangrijk aandachtspunt,

		probleem worden. Nu is de verkeersbelasting al zodanig dat een ventweg noodzakelijk is.	beschreven op blz 26 van de Ontwerp Structuurvisie. Het voorstel van de ventweg/ fietspad zal dan ook nader worden uitgewerkt. Tevens is op 16 september en 2 oktober al overleg geweest tussen de gemeente en de Werkgroep Bennekomseweg om dit aandachtspunt te bespreken. De noodzaak voor een oplossing voor de woningen aan de Bennekomseweg wordt vooral veroorzaakt doordat de weg in de toekomst uit 2x2 rijstroken zal bestaan. Nu bestaat de Bennekomseweg nog uit twee rijstroken, waardoor een ventweg nog niet direct noodzakelijk is.
17	ONT 2008 20875	Op het wegvak tussen de Albertstunnel tot voorbij de Horalaan worden drie verkeersknooppunten met stoplichten voorgesteld. Vooral voor langzaam verkeer als voetgangers en fietsers zal de oplossing met verkeerslichten onveilig zijn (dan een rotonde).	De tabel op bladzijde 15 van de Ontwerp Structuurvisie laat zien dat op de betreffende kruispunten (6,7 en 8) een enkelstrooksrotonde niet mogelijk is. Een alternatief zou bijvoorbeeld zijn een tweestrooksrotonde of een turborotonde (waarbij op de rotonde niet meer van baan wordt gewisseld). Deze rotondes zijn minder verkeersveilig dan een enkelstrooksrotonde. In de Ontwerp Structuurvisie is gekozen voor een vormgeving door middel van verkeerslichten omdat, ondanks het grote aantal kruispunten, voor een goede doorstroming kan worden gezorgd en voor een veilige oversteekbaarheid. De exacte vormgeving zal bepaald worden bij de verdere uitwerking. Hierbij zal naast verkeersafwikkeling o.a. ook veiligheid een rol spelen.
18	ONT 2008 20875	Het effect van de afname van files en verkeerslawaai door de aanleg van de rotonde Zandlaan-Bennekomseweg dreigt weer teniet te worden gedaan. Een goede doorstroming brengt minder lawaai, minder vervuiling en een betere werking van stilasfalt met zich mee.	In de Ontwerp Structuurvisie is gekozen voor een vormgeving door middel van verkeerslichten omdat, ondanks het grote aantal kruispunten, voor een goede doorstroming kan worden gezorgd en voor een veilige oversteekbaarheid. De exacte vormgeving zal bepaald worden bij de verdere uitwerking. Hierbij zal naast verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid ook de aanwezigheid van wachtrijen en verkeerslawaai ter hoogte van de Bennekomseweg bekeken worden.
19	ONT 2008 20875	Indien extra ruimte nodig is deze ten oosten van de Bennekomseweg gevonden zal moeten worden met behoud van zoveel mogelijk bomen, in ieder geval met behoud van de dubbele rij linden die nu aan de oostkant van de weg ligt.	De intentie is om het groene karakter van de Bennekomseweg te continueren. Pas bij de nadere uitwerking wordt duidelijk of en waar bomen gekapt moeten worden. Naar de bomen langs de Bennekomseweg wordt verwezen onder aandachtspunt 6,

			blz 26.
20	ONT 2008 20875	Zorg voor optimale doorstroming, waarbij vooral het doorgaande verkeer Bennekom/ Poortwachter en Ede ruimte krijgt.	Vanwege de optimale doorstroming over de gehele Parklaan is er in de Ontwerp Structuurvisie uitgegaan van verkeerslichten op de kruispunten (met uitzondering van kruispunt Parklaan en N224). De exacte vormgeving zal bepaald worden bij de verdere uitwerking. Hierbij zal de doorstroming een belangrijk argument zijn.
21	ONT 2008 20875	Reduceer lawaai door goede doorstroming, stil asfalt en 50km zone Bennekomseweg.	De geluidsaspecten zullen onderdeel uitmaken van de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan. Daarbij komen ook de snelheid en eventuele geluidvoorzieningen aan bod. De aanleg van de Parklaan (en de eventuele reconstructie van aansluitende wegen) is alleen mogelijk binnen het wettelijke kader van de Wet geluidhinder.
22	ONT 2008 20875	Behoud kwaliteit van leefomgeving, sociale veiligheid en bereikbaarheid van het bos.	Aspecten zullen bij nadere uitwerking meegenomen worden.
23	ONT 2008 20875	Waarborg optimale ontsluiting van de huizen gelegen aan de Bennekomseweg.	Zie antwoord 16
24	ONT 2008 20875	Optimaliseer doorstroming kruising Zandlaan/ Bennekomseweg ter vermindering van lawaai en stankoverlast.	Zie antwoord 20 en 21
25	ONT 2008 20875	Ter verbetering van de doorstroming zijn 3 knelpunten van belang. Voor het knelpunt kruising Zandlaan/ Horalaan met de Bennekomseweg zou een ongelijkvloerse rotonde een oplossing kunnen zijn. Waarbij het doorgaand verkeer gescheiden wordt van het lokale verkeer.	In de Ontwerp Structuurvisie is gekozen voor een vormgeving door middel van verkeerslichten. Ondanks het grote aantal kruispunten zorgen verkeerslichten voor een goede doorstroming en een veilige oversteekbaarheid ter hoogte van de kruispunten. De exacte vormgeving zal bepaald worden bij de verdere uitwerking. Op de locatie Zandlaan/ Horalaan zal ook een rotonde worden overwogen. Bij de afweging van kruispuntvormen wordt ingegaan op o.a. inpassing en verkeersafwikkeling. Pas als er geen acceptabele gelijkvloerse oplossing is, dan zal de voorgestelde ongelijkvloerse oplossing in beschouwing worden genomen. Op voorhand lijkt het onwaarschijnlijk dat de te verwachten investering van een ongelijkvloerse oplossing in verhouding staat tot de knelpunten.
26	ONT 2008 20875	Ter verbetering van de doorstroming zijn 3 knelpunten van belang. Voor het knelpunt op de Bennekomseweg ter hoogte van nummer 32 tot 42 zijn de volgende oplossingen mogelijk:	Met betrekking tot rij lindebomen zie antwoord 19. Bij de nadere uitwerking van de ontsluiting van de woningen aan de oostzijde zal een oplossing gezocht worden voor de bereikbaarheid in alle richtingen (dus

		<ul style="list-style-type: none"> • dubbele rij lindebomen als nieuwe middenberm te nemen • rotonde handhaven, zodat bewoners vanaf nieuwe ventweg kunnen keren en richting Ede kunnen rijden 	zowel richting Bennekom als Ede).
27	ONT 2008 20875	Ter verbetering van de doorstroming zijn 3 knelpunten van belang. Voor de ontsluiting van het Enka terrein op de Bennekomseweg ter hoogte van de Reehorsterweg wordt voorgesteld deze kruising te voorkomen.	De ontwikkeling van het Enka terrein is van een dergelijk grote omvang dat voor dit gebied twee ontsluitingen noodzakelijk zijn.
28	ONT 2008 20875	Indien er toch een extra aansluiting op de Bennekomseweg noodzakelijk blijft dan vragen wij deze los te koppelen van de Reehorsterweg.	De exacte vormgeving en locatie van het kruispunt ter hoogte van het Enka terrein/ Reehorsterweg moet nog nader bepaald worden. Een vormgeving door middel van twee (gekoppelde) T-aansluitingen (Reehorsterweg en aansluiting Bennekomseweg) is hierbij een overweging.
29	ONT 2008 20875	Indien er met betrekking tot het derde knelpunt wel een extra knooppunt ter hoogte van de Reehorsterweg noodzakelijk is dan is een optie de ondertunneling (zie oplossing bij 25) voor de kruising Reehorsterweg te laten beginnen en de tunnel of verdieping door te laten lopen tot na de rotonde Zandlaan. Zo zal er op kruising Reehorsterweg een kruising zonder stoplichten mogelijk zijn. De bestaande rijbanen van de Bennekomseweg kunnen op de tunnel gelegd worden, zodat geen verbreding nodig is.	De vormgeving volgens de Ontwerp Structuurvisie, waarbij de Reehorsterweg door middel van een verkeerslicht is aangesloten op de Bennekomseweg, zorgt voor een goede verkeersafwikkeling. De details van de vormgeving zullen bepaald worden bij de verdere uitwerking. Hierbij kunnen kruispuntvormen nog worden aangepast. Zoals hierboven al aangegeven (nummer 28) zal hierbij ook gekeken worden naar een aansluiting door middel van twee T-aansluitingen. Pas als er geen acceptabele gelijkvloerse oplossing is, dan zal de voorgestelde ondertunneling in beschouwing worden genomen. De te verwachten investering van een ondertunneling van bijna een kilometer lengte lijkt op voorhand niet in relatie te staan tot de knelpunten.
30	ONT 2008 20875	Ondanks de meerkosten van een ondertunneling, is de gemeente Ede verplicht al het mogelijke te doen om tot een goede verkeersoplossing te komen, zodat niet de verkeersproblematiek ontstaan door de aanleg van Ede – Oost afgewenteld wordt op de bewoners van Ede – zuid.	Door de keuze van het voorkeursalternatief in plaats van de oostelijke varianten (zie Structuurplan Infrastructuur Ede – Oost) is een goede verkeersafwikkeling in geheel Ede gewaarborgd. Het voorkeursalternatief zorgt juist voor een ontlasting van het netwerk in Ede – zuid. Het voorkeursalternatief ontlast de oost-westverbindingen Emmalaan/Tooroplaan en Zandlaan/ Frans Halslaan. Tevens heeft het alternatief een ontlastend effect op een deel van het wegennet van Bennekom.
31	ONT 2008 21543	In hoeverre wordt bij de planvorming rekening gehouden	Het MER brengt de milieueffecten in beeld van de

		met de bedrijfseconomische belangen van cliënt? Specifiek wordt bedoeld op de normering van geluid en luchtkwaliteit. Bij aantasting is er mogelijk sprake van planschade.	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.
32	ONT 2008 21543	In het MER dient rekening gehouden te worden met het bestaand gebruik binnen het plangebied.	De effecten op het ruimtegebruik zijn opgenomen in het MER, deel B hoofdstuk 10. Voor landbouw, paragraaf 10.2, is gekeken naar het ruimteverlies. Het ruimteverlies als gevolg van de aansluitalternatieven is bepaald door de lengte van de weg te vermenigvuldigen met de waarschijnlijke breedte van de weg van 20 meter.
33	ONT 2008 21543	Bij het toesturen van de reactienota is niet vermeld dat de Ontwerp Structuurvisie ter inzage lag.	De gemeente Ede heeft via diverse kanalen bekendheid gegeven aan de procedure. Deze kanalen bestonden uit de officiële publicatie, een publicatie op onze internetsite, attendering op de procedure via Edemail en een redactioneel artikel op de voorlichtingspagina.
34	ONT 2008 21543	In de publicatie is geen aandacht besteed aan de wijzigingen van de Structuurvisie naar aanleiding van de verschillende reacties op het ontwerp.	In fase 2 van de Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost is het voorkeursalternatief ter ontsluiting van Ede-Oost nader uitgewerkt en beschreven. Relevante inspraakreacties zijn in de Structuurvisie verwerkt of opgenomen als nader uit te werken aandachtspunten. Het voert te ver om al deze aanpassingen in een officiële publicatie te vermelden.
35	ONT 2008 21544	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.
36	ONT 2008 21544	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.
37	ONT 2008 21544	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.

38	ONT 2008 21544	Men is ongerust over de waardedaling van eigendommen, maar een schadevergoeding lijkt redelijk.	In voorkomende gevallen is een planschaderegeling van toepassing.
39	ONT 2008 21544	Bij het toesturen van de reactienota is niet vermeld dat de Ontwerp Structuurvisie ter inzage lag.	De gemeente Ede heeft via diverse kanalen bekendheid gegeven aan de procedure. Deze kanalen bestonden uit de officiële publicatie, een publicatie op onze internetsite, attentie op de procedure via Edemail en een redactioneel artikel op de voorlichtingspagina.
40	ONT 2008 21544	In de publicatie is geen aandacht besteed aan de wijzigingen van de Structuurvisie naar aanleiding van de verschillende reacties op het ontwerp.	In fase 2 van de Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost is het voorkeursalternatief ter ontsluiting van Ede-Oost nader uitgewerkt en beschreven. Relevante inspraakreacties zijn in de Structuurvisie verwerkt of opgenomen als nader uit te werken aandachtspunten. Het voert te ver om al deze aanpassingen in een officiële publicatie te vermelden.