1739-02

STARTNOTITIE / REIKWIJDTENOTITIE
EDE-OOST SPOORZONE

GEMEENTE EDE

VASTGESTELD GEMEENTERAAD VAN EDE, 2 MAART 2006

2 maart 2006
110623/CE6/0F3/000450

ARCADIS

Inhoud

1 Aanleiding voor dit rapport 4
- 1.1 Ede-Oost in het Streekplan 4
- 1.2 Plannen gemeente Ede 5
- 1.3 m.e.r-procedure en SMB-richtlijn 6
- 1.4 Inhoud Startnotitie 7

2 Opgave en doelstelling Ede-Oost 8
- 2.1 Afstemming van kwantitatieve en kwalitatieve vraag 8
  - 2.1.1 Kwantitatieve vraag 8
  - 2.1.2 Strategische keuzes 9
- 2.2 Doelstelling Ede-Oost 11

3 Studiegebied en Plangebied Ede-Oost 12
- 3.1 Studiegebied 12
- 3.2 Beschrijving van het plangebied en de directe omgeving 12
  - 3.2.1 Stedenbouwkundige kenmerken van het plangebied 13
  - 3.2.2 Stedenbouwkundige kenmerken van De directe omgeving 15
- 3.3 Milieukenmerken van het studie- en plangebied 17
- 3.4 Autonome ontwikkeling 26

4 Alternatieven en varianten binnen Ede-Oost 31
- 4.1 Randvoorwaarden Ede-Oost 31
- 4.2 Proces van ontwikkeling alternatieven en varianten 32
- 4.3 Te onderzoeken varianten 34
  - 4.3.1 Parklaan (parklaanvarianten) 34
  - 4.3.2 Aansluiting A12 (aansluitvarianten) 35
  - 4.3.3 Woningbouw, kantoren & voorzieningen 38
  - 4.3.4 Station en voorzieningen 39
  - 4.3.5 Spoor 39

5 Te onderzoeken aspecten en effecten 40
- 5.1 Inleiding 40
- 5.2 Indeling van aspecten en effecten 40
- 5.3 Toelichting op mogelijke effecten natuur en verkeer 42
  - 5.3.1 Natuur 42
  - 5.3.2 Verkeer 43

6 Genomen en te nemen besluiten 46
- 6.1 Genomen besluiten 46
- 6.2 Te nemen besluiten met betrekking tot Ede-Oost 47
- 6.3 Betrokkenen 49

Bijlage 1 Begrippenlijst 51

Bijlage 2 Literatuurlijst 52

Bijlage 3 Milieukenmerken Vogel- en Habitatrichtlijngebied de Veluwe 53

Bijlage 4 Nadere onderbouwing woningbouwprogramma Ede 55

COLOFON **56**

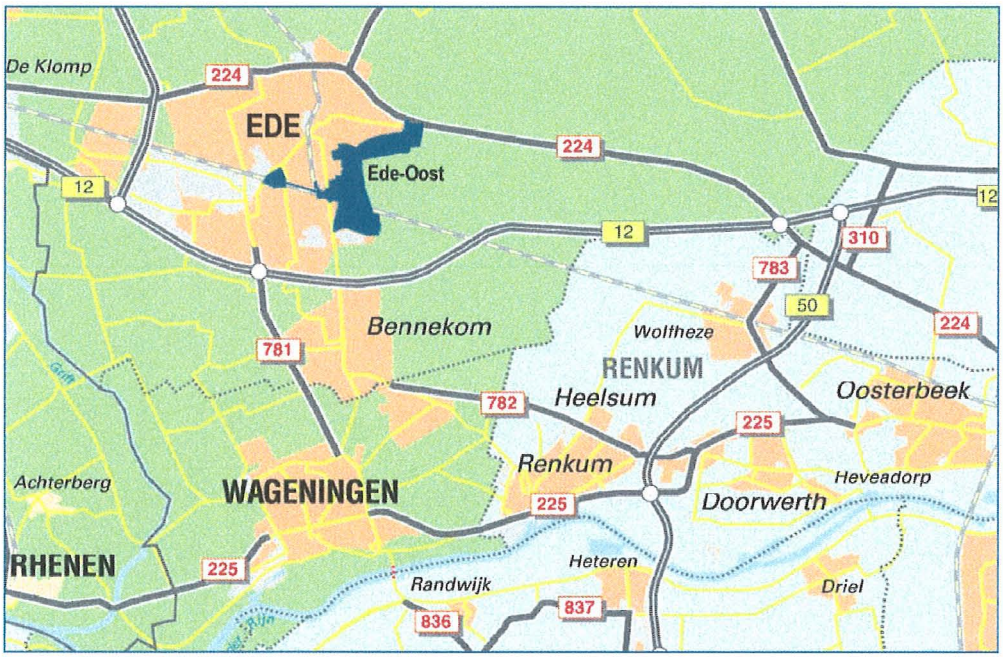
HOOFDSTUK

1 Aanleiding voor dit rapport

Dit rapport is de Startnotitie en Reikwijdtenotitie voor de m.e.r.-/SMB-procedure voor het binnenstedelijke herstructureringsgebied Ede-Oost / Spoorzone (verder aangeduid als Ede-Oost).

In Ede spelen een aantal ruimtelijke ontwikkelingen. Sinds jaar en dag is in Ede-Oost een groot kazerneterrein gevestigd, dat zijn functie in de nabije toekomst zal verliezen. Daarnaast ligt in Ede-Oost ook de voormalige ENKA fabriek die gesloten is. Ook zijn er plannen voor het revitaliseren van het station Ede-Wageningen en de spoorzone. Deze ontwikkelingen vormen voor de gemeente Ede de aanleiding om een herstructureringsplan voor de transformatie van Ede-Oost op te stellen.

Afbeelding 1.1
Ligging plangebied Ede-Oost



De opgave Ede-Oost is gevat in het provinciaal Streekplan en het Masterplan Ede-Oost / Spoorzone die zullen worden geconcretiseerd in een stedenbouwkundige uitwerking en een aantal bestemmingsplannen.

1.1 EDE-OOST IN HET STREEKPLAN

Het Streekplan Gelderland vloeit (mede) voort uit een nationale opgave (Nota Ruimte) voor wonen, werken en sociaal-culturele/maatschappelijke voorzieningen. In de Nota Ruimte is

de WERV-regio (Regio Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal) aangeduid als Economisch Kerngebied, nauw verbonden met stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen. WERV kent een brede economische structuur, met een relatief sterke vertegenwoordiging van industrie en daaraan gelieerde logistiek. Het is bovendien een kenniscentrum van betekenis (Food Valley).

In het vastgestelde Streekplan Gelderland (vastgesteld op 29 juni 2005) is nadrukkelijk aangegeven dat de locatie Ede-Oost een goede en logische locatie is. Voorafgaand aan het vaststellen van het Streekplan is een SMB uitgevoerd waarin breed is gekeken naar de afweging van locaties.
De keuze voor Ede-Oost in het Streekplan is gebaseerd op de volgende uitgangspunten van het provinciaal ruimtelijk beleid:

- verstedelijking bundelen binnen de stedelijke netwerken;
- bestaande weg- en openbaar vervoercapaciteit zoveel mogelijk benutten;
- eerst benutten van de ruimte binnen bestaand stedelijk gebied voordat gekozen wordt voor nieuwe uitbreidingsgebieden.

Ede-Oost wordt in het Streekplan Gelderland gekenmerkt als een uitstekende locatie voor meer (groot)stedelijke voorzieningen met hoge dichtheden. In het Streekplan is Ede-Oost tevens bestempeld als belangrijkste herontwikkelings- en intensiveringslocatie binnen de regio WERV, waarbij niet alleen ruimte is voor woningen, maar ook voor bedrijven, kantoren, leisure, sport, onderwijs etc.
Daarbij wordt opgemerkt dat voor de bereikbaarheid van Ede-Oost het nodig is aan te sluiten op de A12 en de Valleilijn. Bovendien dient bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te worden gehouden met een toekomstige opwaardering van de internationale spoorverbinding.

1.2 PLANNEN GEMEENTE EDE

Om de toekomstige ontwikkelingen in Ede-Oost, die in het Streekplan mogelijk worden gemaakt, op een zorgvuldige wijze te kunnen sturen heeft de gemeente Ede een Masterplan Ede-Oost / Spoorzone opgesteld (zie ook www.ede.nl), waarin een integrale ontwikkelingsstrategie is geschetst voor het omvangrijke gebied aan de oostzijde van Ede. In dit Masterplan is de ruimtelijke invulling van het totale gebied onderzocht, gecommuniceerd (met de direct en indirect betrokken partijen en belanghebbenden) en vastgesteld (vastgesteld door de gemeenteraad, april 2005). De ontwikkeling Ede-Oost is direct gekoppeld aan de opgave zoals deze in het Streekplan is opgenomen, waarbij de opgave zowel een locaal als regionaal karakter heeft.

De opgave van Ede-Oost zoals deze in het Masterplan is opgenomen (zie hoofdstuk 2) zal vertaald gaan worden in een uitgewerkt stedenbouwkundig plan dat wordt verankerd in de verschillende bestemmingsplannen en/of Artikel 19-procedures (zie hoofdstuk 6). De globale planhorizon van de uitvoering Ede-Oost is beoogd tussen 2007 en 2020.

Door de aard en omvang van de geplande activiteiten binnen Ede-Oost moet zowel de procedure voor een milieu-effectrapportage (m.e.r.) als mogelijk ook de procedure van een strategische milieubeoordeling (SMB) worden doorlopen.

1.3 M.E.R-PROCEDURE EN SMB-RICHTLIJN

In het Masterplan Ede-Oost / Spoorzone is een herontwikkelings- en intensiveringsopgave voor de stad Ede voorgesteld met een capaciteit van maximaal 4500 woningen, circa 100.000 m2 bvo kantoren, 15.000 m2 maatschappelijke voorzieningen en circa 13.000 m2 aan zorg en welzijnsclusters. Daarnaast worden circa 40.000 m2 aan overige functies voorgesteld. Dit met de benodigde investeringen in infrastructuur om de bereikbaarheid en leefbaarheid in de gemeente Ede in het algemeen en de ontwikkeling Ede-Oost in het bijzonder te waarborgen.

M.E.R.-PLICHT

Binnen het Masterplan Ede-Oost / Spoorzone kunnen op basis van het huidige Besluit m.e.r. (dit is het Besluit Milieu-effectrapportage 1999, aangepast februari 2005) drie m.e.r.-plichtige deelactiviteiten worden onderscheiden:

- Bouw van meer dan 4000 woningen in de bebouwde kom (categorie C11.1);
- Wijziging of uitbreiding hoofdweg (verbreding met 1 of meer rijstroken, verbinding van twee knooppunten of aansluitingen (categorie C1.4));
- Aanleg, wijziging of uitbreiding landelijke railweg, vanwege spoorwegbouwkundige werken in bufferzone of gevoelig gebied (categorie C2.1).

Naast woningbouw en aanpassing infrastructuur is ook sprake van kantoren en maatschappelijke voorzieningen en overige functies. Het totale plangebied Ede-Oost (inclusief de spoorzone) heeft een bruto oppervlakte van zo'n 200 hectare. Daarmee is de totale ontwikkeling tevens aan te merken als m.e.r.-beoordelingspichtig conform categorie D 11.2 van het huidige Besluit m.e.r.

- Uitvoering, wijziging, uitbreiding stadsproject (inclusief winkelcentra, parkeerterrein), indien: oppervlakte is groter of gelijk aan 100 hectare of bedrijfsoppervlakte is groter of gelijk aan 200.000 m^2 (categorie D 11.2)

Tot slot zal in het MER getoetst worden of de aanleg van een recreatieve/toeristische voorziening in Ede-Oost op zich m.e.r. (-beoordelings)plichtig is op basis van categorie 10.1 van het Besluit m.e.r.

SMB EN PASSENDE BEOORDELING

Ede-Oost grenst direct aan het Vogel- en Habitatrichtlijngebied[1] van De Veluwe. Er zijn mogelijk directe en indirecte gevolgen (externe werking) te verwachten van de ontwikkeling Ede-Oost op dit gebied. Op grond van deNatuurbeschermingswet 1998 (gewijzigd 1 oktober 2005) dient dan een passende beoordeling uitgevoerd te worden. Concreet betekent dit dat een passende beoordeling aan de orde is indien één of meerdere activiteiten die in een plan worden voorzien, significante gevolgen kunnen hebben op een speciale beschermingszone die is aangewezen in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Vervolgens geldt dat wettelijk of bestuursrechtelijk verplichte plannen (in geval van Ede-Oost een bestemmingsplan) waarvoor een passende beoordeling nodig is, SMB-plichtig zijn (SMB = Strategische Milieu Beoordeling). Of een passende beoordeling daadwerkelijk aan de orde is blijkt op basis van de uit te voeren voortoets (zie ook paragraaf 5.3.1). Indien een passende beoordeling nodig blijkt te zijn zullen de resultaten hiervan opgenomen worden in het milieu-effectrapport (MER).

[1] Vogel- en Habitatrichtlijngebieden vallen onder de zogenaamde Natura 2000 – gebieden. De gebiedsbescherming van de Natura 2000 – gebieden is verankerd in de Natuurbeschermingswet 1998.

Op basis van de aanwezigheid van m.e.r.-plichtige en mogelijke SMB-plichtige activiteiten heeft de gemeente besloten voor de gehele ontwikkeling Ede-Oost een gebiedsdekkende m.e.r.-procedure te doorlopen die tevens voldoet aan de vereisten van de SMB-procedure. Dit betekent dat de gemeenteraad bij de vaststelling van de bestemmingsplannen aan moet geven op welke wijze rekening is gehouden met de milieueffecten.

Deze Startnotitie/Reikwijdtenotitie (verder alleen aangeduid als Startnotitie) is de eerste stap voor de gebiedsdekkende m.e.r. In de volgende stap wordt een milieu-effectrapport (MER) opgesteld die zal worden gekoppeld aan het eerste, uit het stedenbouwkundige plan resulterende, (deel)bestemmingsplan of Artikel 19-procedure (het besluit). De initiatiefnemer van dit besluit is het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Ede. Het Bevoegd Gezag, van deze startnotitie, is de gemeenteraad van Ede (zie ook hoofdstuk 6).

1.4 INHOUD STARTNOTITIE

Aansluitend op dit eerste hoofdstuk (aanleiding voor dit rapport) is in hoofdstuk 2 is de opgave en de doelstelling Ede-Oost beschreven (voorgenomen activiteit).

In hoofdstuk 3 is een beschrijving gegeven van het studiegebied en plangebied Ede-Oost. Daarin komen de huidige kenmerken van het gebied (huidige situatie) en de autonome ontwikkelingen aan de orde. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die, mede naar aanleiding van het huidige geldende beleid, optreden zonder dat de plannen Ede-Oost uitgevoerd worden.

Hoofdstuk 4 beschrijft de geldende randvoorwaarden en de wijze waarop alternatieven ontwikkeld gaan worden in het MER. Eerst worden de randvoorwaarden beschreven, aansluitend het proces van alternatievenontwikkeling. Dit hoofdstuk eindigt met een beschrijving van de alternatieven en varianten die in het MER zullen worden onderzocht.

In hoofdstuk 5 is aangegeven welke effecten in het MER aan de orde komen. Aan de hand van deze effecten worden de alternatieven (in het MER) met elkaar vergeleken.

Hoofdstuk 6 tenslotte gaat in het op de besluiten die tot nu toe genomen zijn omtrent Ede-Oost. Ook wordt het vigerende beleid beschreven en wordt nader ingegaan op de m.e.r.-procedure.

Er zijn vier bijlagen in de startnotitie opgenomen:
1. Begrippenlijst.
2. Literatuurlijst.
3. Milieukenmerken Vogel- en Habitatrichtlijngebied de Veluwe.
4. Nadere onderbouwing woningbouwprogramma Ede.

HOOFDSTUK

2 Opgave en doelstelling Ede-Oost

2.1 AFSTEMMING VAN KWANTITATIEVE EN KWALITATIEVE VRAAG

Voor de ontwikkeling Ede-Oost zijn de kwantitatieve vraag en de kwalitatieve vraag onlosmakelijk met elkaar verbonden. Enerzijds is er een vraag naar ruimte voor woningen en kantoren. Anderzijds tekent zich een tendens af van behoefte aan een grotere diversiteit aan woon- en werkmilieus. Daarbij spelen mobiliteit, leefbaarheid, natuur- en landschapswaarden, cultuurhistorie en recreatie een belangrijke rol. De ontwikkeling vraagt een goede afstemming van de kwantitatieve en kwalitatieve vraag.
In het Masterplan is een uitgangspunt dat het ruimtelijke raamwerk van infrastructuur en landschap de grenzen definieert van de te ontwikkelen bouwlocaties. In het Masterplan is het programma voor Ede-Oost, ten aanzien van de kwantitatieve en kwalitatieve vraag verkend.

2.1.1 KWANTITATIEVE VRAAG

Met betrekking tot de kwantitatieve opgave wordt uitgegaan van de benodigde capaciteiten zoals deze door de gemeente Ede zijn onderzocht. In de onderstaande tabel is de maximale woningbouwcapaciteit in relatie tot de behoefte weergegeven (toelichting zie bijlage 4).

Tabel 2.1
Onderbouwing woningbouwprogramma gemeente Ede

Locatie - woningbouwcapaciteit	2005-2015	2015-2030	totaal
Ede Stad, binnenstedelijk	1.800	-	1.800
Kernhem A (afronding), B en C	2.700	-	2.700
Ede Oost	2.000-2.500	1.500-2.000	3.500-4.500
dorpen (Bennekom, Lunteren en kleine dorpen)	1.100	1.100	2.200
buitengebied		1.000	1.000
zoekgebieden binnen gemeentegrenzen o.b.v. structuurvisie WERV	-	3.800	3.800
Totaal maximale capaciteit	**7.600-8.100**	**7.400-7.900**	**15.000-16.000**
Totale behoefte capaciteit	**6.000**	**7.000**	**13.000**
eigen behoefte Ede Stad (55%)	3.300	3.900	7.200
vestiging Ede Stad (22%)	1.300	1.500	2.800
eigen behoefte dorpen (23%)	1.400	1.600	3.000

Deze kwantitatieve opgave is vertaald in een programma, welke is onderverdeeld in woningbouw, kantoren, maatschappelijke voorzieningen en bijzondere stedelijke en regionale functies. Onderstaande is het programma uit het Masterplan kort weergegeven.

Wonen

- 3500 tot 4500 woningen;
- 3500 woningen bij 60% grondgebonden en 40% meergezinswoningen;
- 4500 woningen bij 40% grondgebonden en 60% meergezinswoningen.

Kantoren

- 90.000 tot 110.000 m2 bvo aan commerciële functies[2];
- Waarvan 80.000 tot 90.000 m2 bvo in de directe nabijheid van het station.

Maatschappelijke voorzieningen

- Drie basisscholen (Stevin/Beeckman, Maurits-noord en ENKA);
- Twee zorg-/welzijnsclusters (Beeckman en ENKA);
- Géén sportvelden.

Bijzondere stedelijke en regionale functies

Nog geen concreet programma, maar wel mogelijkheden zoals:

- Bijzondere commerciële programmering of bijzonder collectieve woonconcepten (Stevinkazerne nabij Parklaan en N224);
- Bijzondere woonvormen (H-vormige kazernegebouwen Maurits-Noord kazerne);
- Ateliers of werkplaatsen (stallen Maurits-Noord kazerne);
- Hotel, ontspanning en leisure (Maurits-Zuid kazerne grenzend aan stationsgebied);
- Grootschalige publieksfuncties, bijvoorbeeld musea (westhal ENKA en Maurits-Noord kazerne);
- Sociaal pension.

2.1.2 STRATEGISCHE KEUZES

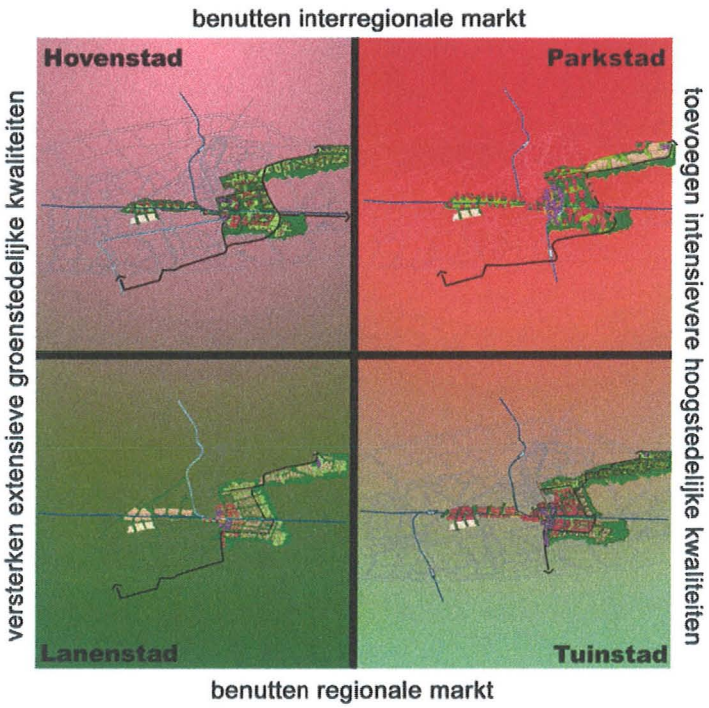
In het voortraject is stilgestaan bij de strategische betekenis van de herstructureringslocatie. Daarbij zijn vragen voorgelegd over het type stad of stadsbeeld dat er gewenst is en voor welke doelgroepen/markten er gebouwd zou kunnen worden. Op basis van deze vragen zijn 4 extreme modellen ontwikkeld, te weten:

- Parkstad;
- Hovenstad;
- Lanenstad;
- Tuinstad.

[2] De kantorenmarkt is onderzocht in het onderzoek 'Marktstudie kantoren Ede-oost', uitgevoerd door Buck Consultants International (september 2004).

Afbeelding 2.2

Extreme modellen moederplan



Het model Parkstad richt zich op intensieve verstedelijking in een hoogwaardige groene ambiance. Daarbij wordt gemikt op de behoefte van kapitaal krachtige ouderen aan centrumstedelijk wonen in een rustige en veilige omgeving, de behoefte bij jongere éénpersoonshuishoudens aan appartementen op een plaats die goed ontsloten is op meerdere polen van werkgelegenheid, en op de behoefte van kennisintensieve bedrijven aan hoogwaardige kantoren in een parkachtige setting.

In het model Tuinstad wordt voortgebouwd op de kwaliteit die Ede de afgelopen decennia overwegend heeft gerealiseerd: grondgebonden gezinswoningen met tuin en verdichte woonmilieus rond om de (wijk)centra. De bereikbaarheidspositie van het station wordt in dit model benut voor het concentreren van regionale kantoren en publieke functies.

Het model Hovenstad richt zich op de bovenregionale markten. De invulling ervan is extensief en bestaat uit een mix van geschakelde ruime gezinswoningen en als landgoed uitgevoerde appartementencomplexen en statige kantoren.

In het model Lanenstad wordt voortgebouwd op de kwaliteiten die Ede biedt langs de lanen in het oostelijke deel van de stad. Wat betreft bedrijvigheid richt dit model zich op kantoorvilla's in een bosrijke omgeving.

Uit debatten over de bovenstaande modellen in de gemeenteraad en vervolgens met de Edese bevolking bleek een groot draagvlak voor het combineren van modellen Parkstad en Tuinstad in de spoorzone en de stationsomgeving. Meer naar de randen toe zou geëxtensiveerd moeten worden met elementen uit de modellen Lanenstad en Hovenstad. Het resultaat van deze debatten zijn de uitgangspunten en randvoorwaarden voor het Masterplan, welke op 15 april 2004 door de gemeenteraad zijn vastgesteld in de Kadernota Masterplan Ede-Oost.

Voor een uitgebreidere toelichting van de opgave verwijzen wij naar het Masterplan Ede-Oost / Spoorzone, hoofdstuk 02 'De Opgave' en hoofdstuk 07 'Programma'.

2.2 DOELSTELLING EDE-OOST

In het Masterplan is gedefinieerd dat Ede-Oost een kwaliteitsimpuls moet geven aan zowel de stad als de regio. Het programma moet voorzien in de locale en regionale woningbehoeften, appelleren aan de behoeften van kapitaalkrachtige groepen van elders en ruimte moeten bieden voor het aantrekken van hoogwaardige werkgelegenheid. Ruimtelijk dient een stadsdeel te ontstaan met een sterk Edes karakter, waarbij voorzien is in een groene onderlegger die de Veluwe de stad in brengt en in een goede aanhaking van Ede-Oost aan de bestaande stad. Voorts moet worden bijgedragen aan het slechten van de barrières tussen het noordelijke en het zuidelijke stadsdeel en moet een directe ontsluiting van Ede-Oost op de A12 eveneens bijdragen aan ontlasten huidige knelpunten en het voorkomen van toekomstige knelpunten in de stad ten aanzien van verkeer.
In het MER zal deze doelstelling worden gehanteerd ten aanzien van de voorgenomen activiteit (ontwikkeling Ede-Oost).

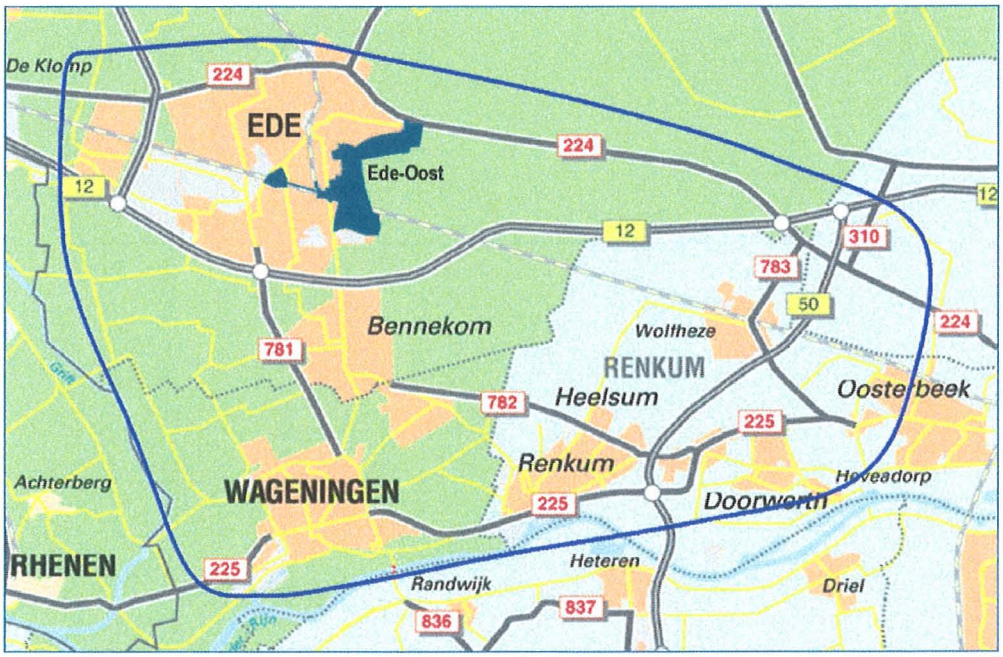
HOOFDSTUK

3 Studiegebied en Plangebied Ede-Oost

3.1 STUDIEGEBIED

Op de onderstaande kaart is het studiegebied voor het gebiedsdekkende MER weergegeven. Het studiegebied is beduidend groter dan het plangebied Ede-Oost zelf. De omvang van het studiegebied wordt bepaald door de te verwachten positieve en negatieve effecten op verkeer en vervoer en de daarmee samenhangende aspecten zoals geluid en lucht. Voor deze aspecten worden regionale effecten verwacht, welke in het gehele studiegebied zullen worden onderzocht. Voor de meer locale effecten, zoals ruimte beslag, zal het studiegebied kleiner zijn en zich beperken tot dat deel van het totale studiegebied waar daadwerkelijk ingrepen (bijvoorbeeld woningbouw) plaatsvinden. Dit zal in het MER nader worden uitgewerkt.

Afbeelding 3.3
Plangebied Ede-Oost en studiegebied MER



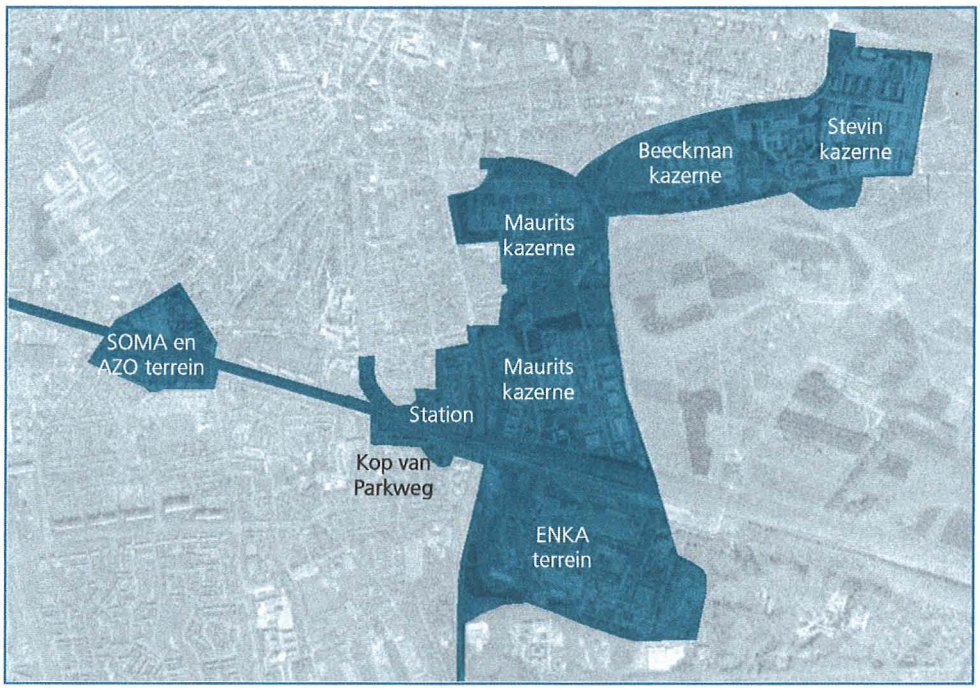
3.2 BESCHRIJVING VAN HET PLANGEBIED EN DE DIRECTE OMGEVING

Het gebied Ede-Oost is momenteel een gesloten gebied door de aanwezigheid van de kazerne voor Luchtdoelartillerie en de voormalige ENKA-fabriek. Beide functies zijn, op hun huidige locatie, al sinds lange tijd aanwezig in het gebied. Hierdoor zorgen deze functies voor een barrière tussen de stad Ede en de Veluwe en heeft Ede tot nog toe altijd

moeten uitbreiden richting het westen. Het centrum van Ede ligt als gevolg van de primair westelijke uitbreidingen niet centraal in de stad, maar in de noordoosthoek. Ten oosten van het plangebied ligt de Veluwe. Dit natuurgebied heeft een beschermde status. Afbeelding 3.4 geeft een overzicht van het plangebied.

Afbeelding 3.4

Plangebied Ede-Oost



3.2.1 STEDENBOUWKUNDIGE KENMERKEN VAN HET PLANGEBIED

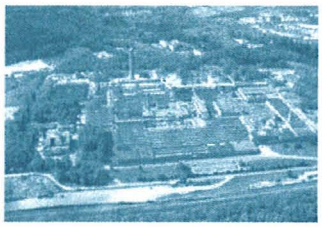
Het plangebied is verdeeld in de volgende deelgebieden (zogenaamde enclaves), die ieder hun eigen specifieke kenmerken hebben:

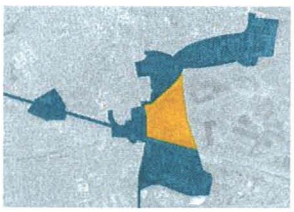
- ENKA-terrein;
- Maurits-Zuid kazerne;
- Maurits-Noord kazerne;
- Stevin en Beeckman kazerne;
- SOMA- en AZO-terrein en omstreken;
- Kop van de Parkweg;
- Station Ede-Wageningen.

Deze deelgebieden worden hieronder kort omschreven.

ENKA-terrein

Dit terrein kenmerkt zich door de aanwezigheid van de voor Ede historisch belangrijke ENKA-fabriek. Deze fabriek in kunstzijde en vezels, gebouwd in 1919 en fors uitgebreid in 1925 en 1928, kenmerkt zich door een robuust carré van vier vleugels met op de hoekpunten vier forse torens. In de loop der jaren is de fabriek flink uitgebreid en aangepast. In 2002 heeft de ENKA-fabriek haar deuren gesloten. Het terrein is inmiddels verkocht.





Maurits-Zuid kazerne

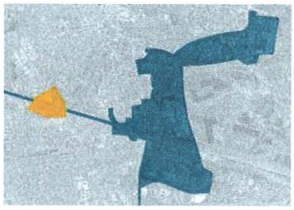
De Prins Maurits kazerne is momenteel in gebruik als kazerne voor de Luchtdoelartillerie. Het gebied kenmerkt zich door de twee kazernegebouwen in het westen van het gebied die gebouwd zijn tussen 1904 en 1906. Oostelijk van deze gebouwen liggen op het terrein diversie andere gebouwen verspreid.

Maurits-Noord kazerne

Ook het deelgebied Maurits-Noord kazerne maakt deel uit van de Prins Maurits kazerne. Dit gebied wordt ruimtelijk gekenmerkt door de chaletachtige H-vormige kazernegebouwen (uit 1906), de Bergansiuskazerne (1936) en een serie karakteristieke stallen.

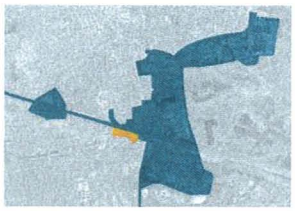
Stevin en Beeckman kazerne

De Simon Stevin kazerne en de Elias Beeckman kazerne vormen samen het meest noordelijk gelegen deelgebied. De gebouwen van de Beeckman kazerne (de westelijk gelegen groep gebouwen) zijn tussen 1938 en 1939 gerealiseerd.



SOMA-terrein en omstreken

Het SOMA-terrein ligt niet in het gebied Ede-Oost, waar de andere deelgebieden liggen. Iets ten westen van het station, rondom het spoor, is het deelgebied te vinden. Op deze plek waren de SOMA school en het werkverband voor industriële handarbeiders AZO gevestigd. Tevens was hier in het verleden een deel van de kraanmachinistenopleiding en is er een wegenbouwkundig museum gehuisvest. Momenteel ligt het terrein omringd door woonwijken.



Kop van de Parkweg

Het kleinste planonderdeel is de Kop van de Parkweg. Dit deelgebied betreft het kleine gedeelte in de oksel van de kruising van het spoor met de Klinkenbergerweg. Momenteel staan in dit gebied woningen en winkels.

Station Ede-Wageningen

Het station Ede-Wageningen is momenteel een intercity station, en een railkruispunt tussen de lijn Utrecht-Arnhem en Ede-Amersfoort (het Kippenlijntje). Het station ligt aan de rand van de bebouwde kom van Ede, en heeft momenteel een rommelige en verlaten uitstraling: de bijbehorende parkeerplaatsen liggen verspreid rondom het station (aan beide zijden van het spoor) en vanuit de gemeente Ede bestaat de wens om het busstation te vernieuwen.

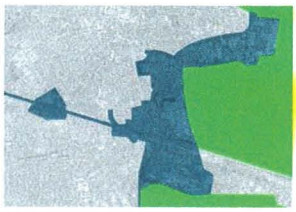
3.2.2 STEDENBOUWKUNDIGE KENMERKEN VAN DE DIRECTE OMGEVING

In deze paragraaf wordt een korte kenschets gegeven van de omgeving van het plangebied. Ede-Oost grenst aan:

- de Veluwe (Sijsselt en Hoekelum);
- woonwijken rondom plangebied;
- centrum van Ede;
- ontsluitingsstructuur (A12, N224, spoor en lokale ontsluiting).

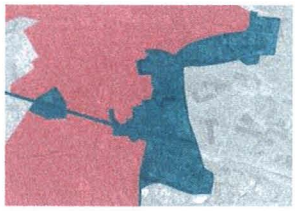
Deze omliggende gebieden zullen kort beschreven worden.

De Veluwe



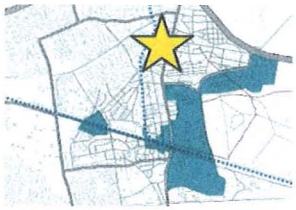
Direct ten oosten van het plangebied begint de Veluwe. Dit natuurgebied, het grootste aaneengesloten natuurgebied (op land) in Nederland, kenmerkt zich door bos en heide. De Veluwe is onder andere beschermd volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn. De gebieden van de Veluwe die aan het plangebied grenzen zijn Sijsselt (oostzijde) en Hoekelum (zuidzijde). Beide gebieden zijn te typeren als bosgebied. Het bos is gemengd; de meest voorkomende soorten zijn de eik, de beuk, de grove den en de Douglasspar.

Woonwijken rondom het plangebied

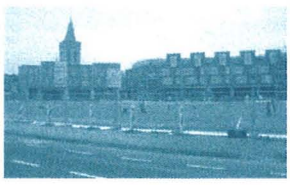


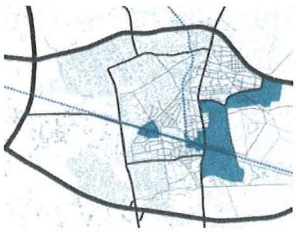
In het westen en noorden wordt het plangebied begrensd door woonwijken. Hierbij dient wat betreft uitstraling onderscheid gemaakt te worden tussen het gedeelte ten noorden en het gedeelte ten zuiden van het spoor.
De woongebieden ten noorden van het spoor (voornamelijk het oostelijke gedeelte) zijn te kenmerken als groen en lommerrijk; de wegen zijn te typeren als bomenlanen en, samen met de stijl en wijze waarop woongebouwen, -huizen, kantoren en instituten gebouwd zijn, wordt dit beeld hiermee versterkt. Dit geldt met name voor de Componistenbuurt en de Burgemeesterswijk, ten oosten van de Klinkenbergerweg.
Het gedeelte ten zuiden van het spoor is minder groen en minder ruim opgezet en heeft hierdoor meer het karakter van een stedelijke woonomgeving. In het oosten van dit gebied, direct ten zuiden van het station, ligt De Reehorst, een congrescentrum, theater, hotel en restaurant met nationaal verzorgingsgebied.

Centrum van Ede



Ten noordwesten van het plangebied is het stadscentrum van Ede te vinden. Doordat Ede altijd naar het westen heeft moeten uitbreiden, ligt dit centrum niet centraal in de stad. Het centrum richt zich voornamelijk op de lokale en regionale behoeften. Momenteel ondergaat het centrum een uitgebreide renovatie (vernieuwing van woon-, werk- en commerciële functies en renovatie van straten en pleinen) die begonnen is in 1996 en in 2006 gereed dient te zijn.



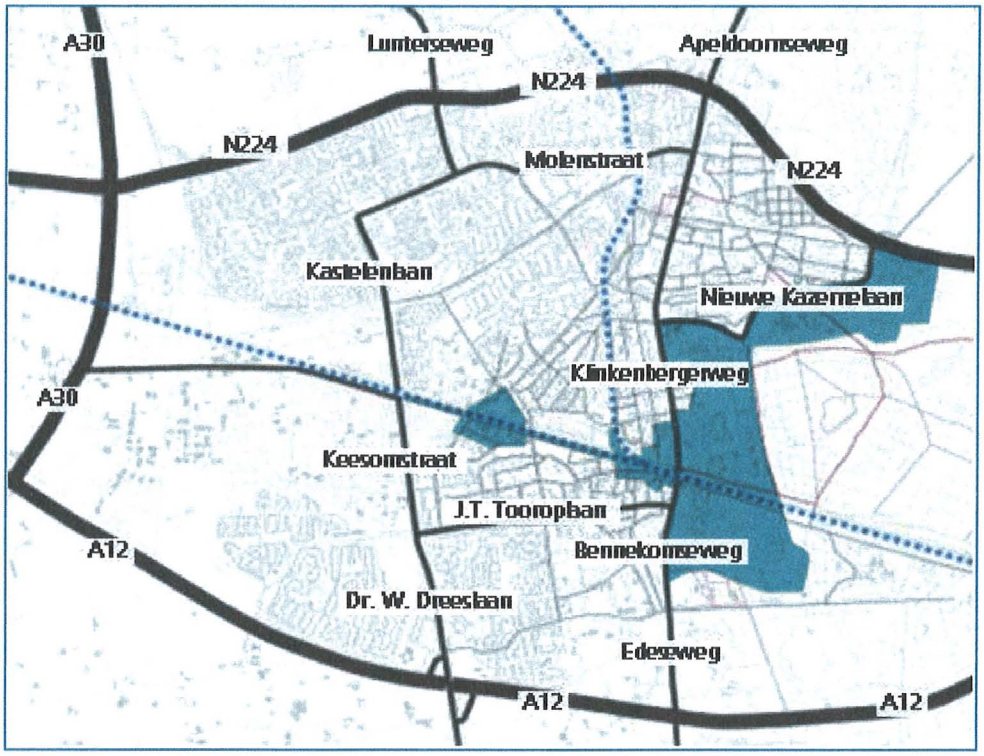


Ontsluitingsstructuur

De ontsluiting van het oostelijke gedeelte van Ede wordt in interlokaal opzicht gedragen door twee belangrijke wegen: in het zuiden de A12 en in het noorden de N224. De ontsluiting in Ede zelf is voornamelijk noord-zuid gericht. Vanaf de N224 zijn er twee primaire doorgaande verbindingen richting het zuiden: in het oosten van de stad de route Raadhuisstraat-Klinkenbergerweg-Bennekomseweg-Edeseweg richting Bennekom en in het westen de route Proosdijerveldweg-Slotlaan-Kastelenlaan-Keesomstraat-Doctor W. Dreeslaan richting Wageningen. Vanuit het plangebied wordt de voornaamste ontsluiting richting westen van de stad gevormd door de J.T. Tooroplaan en de Emmalaan, welke tevens de verbinding vormen van het oostelijk deel van de stad naar de A12.

Afbeelding 3.5

Ligging van wegen rond het plangebied



3.3 MILIEUKENMERKEN VAN HET STUDIE- EN PLANGEBIED

In voorgaande paragraaf zijn de belangrijkste stedenbouwkundige kenmerken van het plangebied geschetst. Ook is ingegaan op de omgeving van Ede-Oost. Deze paragraaf richt zich op beschrijving van de omgevings- ofwel milieuaspecten aan de hand van de volgende thema's:

- Gebruik van de ruimte;
- Woon- en leefmilieu;
- Fysieke natuurlijke omgeving.

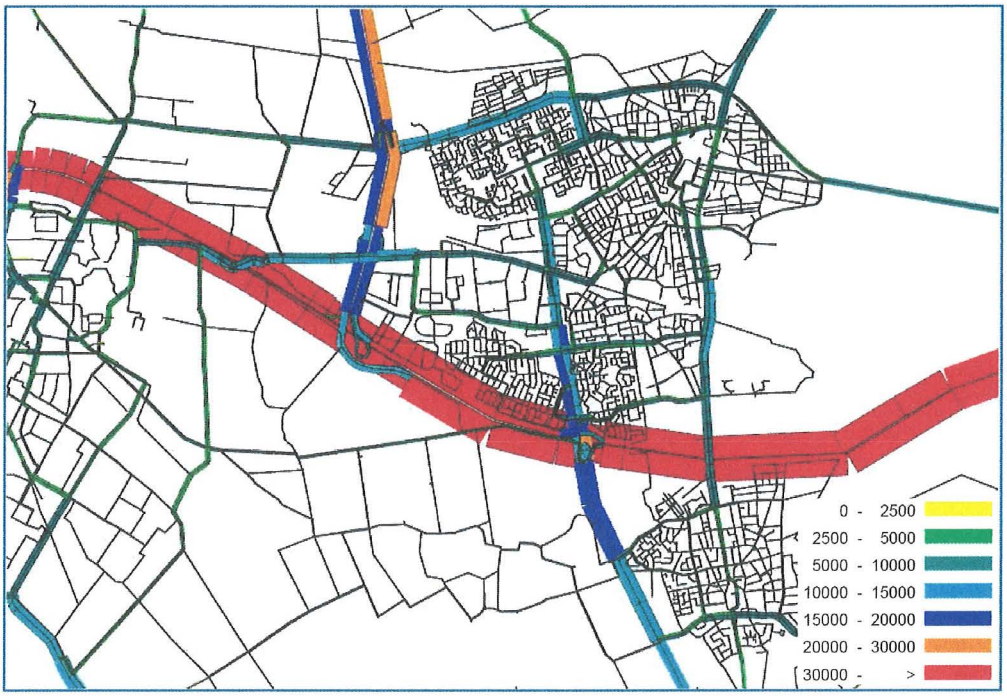
Thema gebruik van de ruimte

Verkeer en vervoer

De weginfrastructuur wordt in de huidige situatie gevormd door de Klinkenbergerweg-Bennekomseweg-Edeseweg als noord-zuid verbinding en de Arnhemseweg en Nieuwe Kazernelaan als oost-west verbinding in het noorden van het plangebied.
In de onderstaande figuur is met kleur aangegeven welke intensiteiten op het wegennet in Ede bestaan, uitgedrukt in aantal motorvoertuigen per etmaal.

Afbeelding 3.6

Intensiteiten (etmaal) in de huidige situatie



KNELPUNTEN VERKEER

De intensiteit geeft echter geen uitsluitsel of een knelpunt bestaat of niet, maar geeft slechts de hoeveelheid verkeer op een weg(vak) weer. Om te bepalen of dit een verkeersknelpunt oplevert is de verhouding tussen de intensiteit op een weg en de capaciteit van deze weg van belang (de zogenaamde I/C-verhouding). Indien de I/C-verhouding onder de 80 blijft is er geen sprake van een verkeersknelpunt, indien de I/C-verhouding tussen de 80 en de 100 ligt is sprake van een verminderde doorstroming (en dus een 'beperkt' knelpunt, maar zeker een aandachtspunt). Als de I/C-verhouding boven de 100 ligt is sprake van congestie en daarmee een knelpunt.

Afbeelding 3.7

I/C-verhouding (avondspits) huidige situatie 2005

Uit afbeelding 3.7 zijn binnen de huidige situatie een aantal verkeersknelpunten af te leiden. Voor de belangrijkste wegen in en om het plangebied is in de onderstaande tabel de hoogte van de I/C-verhouding door middel van een kleur aangegeven.

I/C verhouding < - 80
I/C verhouding 80 - 100
I/C verhouding 100 - >

Tabel 3.2
Verkeersknelpunten in huidige situatie 2005

wegvak/kruising	Huidige situatie 2005
Nieuwe Kazernelaan	
Klinkenbergerweg	
Tooroplaan/Dreeslaan	
Bennekomseweg	
Edeseweg	
Willy Brandtlaan / Frans Halslaan	
aansluiting A12 Dreeslaan	
Keesomstraat	
N224 (raadhuis-Proosdijerveld)	
Galvanistraat	
Proosdijerveldweg	
Dreeslaan	
Kierkamperweg	

OPENBAAR VERVOER

Centraal in het plangebied ligt het station Ede-Wageningen. Dit station ontsluit Ede en de regio op het nationale spoorwegennet met een (intercity)verbinding richting Arnhem/Nijmegen, een verbinding via Utrecht naar Amsterdam of Rotterdam/Den Haag. Vanaf het station loopt ook een regionale spoorlijn naar Amersfoort via de Vallei (het Kippenlijntje). Locaal en regionaal wordt het station ontsloten met busverbindingen onder andere richting Wageningen, Arnhem, Harderwijk, Amersfoort en Utrecht.

Reizigersaantallen Station Ede-Wageningen
Uit het onderzoek van XTNT naar de Valleilijn is een aantal in- + uitstappers van 14.000 per gemiddelde dag afgeleid. Dit betreft treinreizigers (inclusief overstappers). De overstappers bus-bus en in-/uitstappers bus zonder relatie met de trein zijn niet meegenomen.

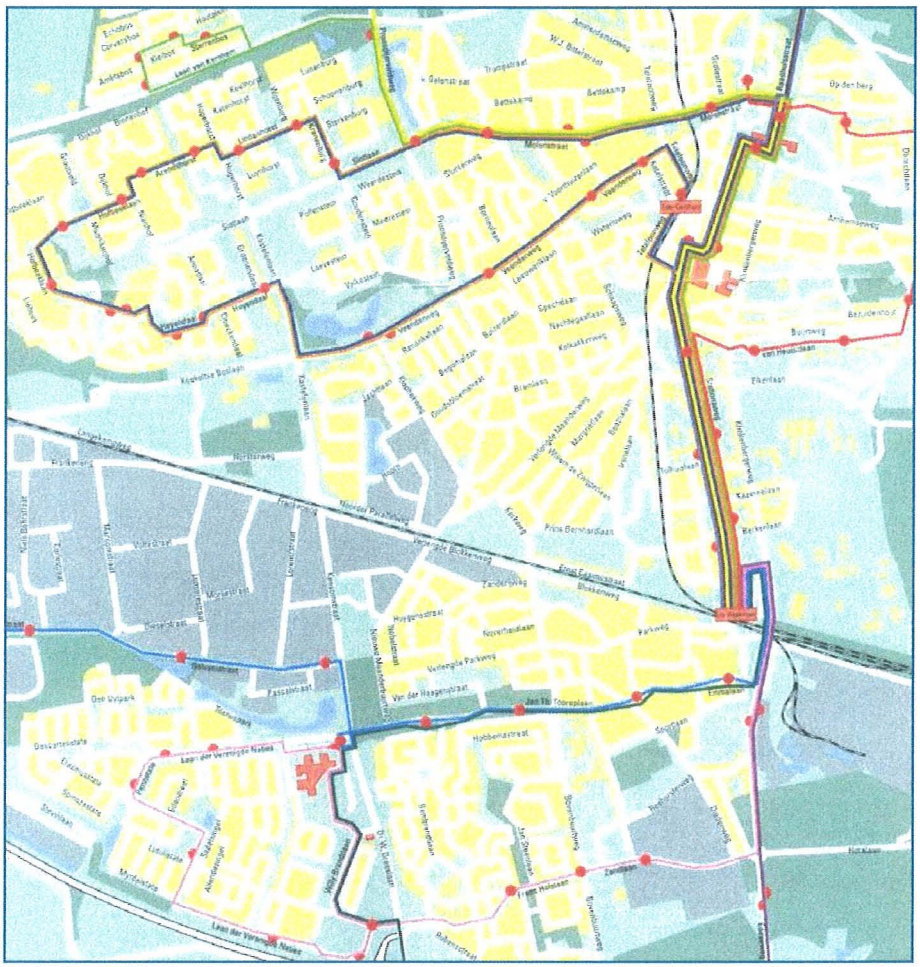
Reizigersaantallen Valleilijn Ede – Amersfoort
2004: 3.250 (per gemiddelde dag)
2010: 5.200 (potentie bij realisatie HOV, incl. autonome ontwikkelingen)

Reizigersaantallen Valleilijn Ede - Wageningen
2004: 4.250 (per gemiddelde dag)
2010: 6.500 (potentie bij realisatie HOV, incl. autonome ontwikkelingen)

Huidige OV-netwerk
Op de onderstaande 2 kaartbeelden is het bestaande OV-netwerk (stand begin 2006), lokaal- en regionaal busvervoer. De treindiensten zijn: Ede-Amersfoort (stoptrein), Ede-Utrecht (sneltrein + stoptrein, deels door naar Randstad) en Ede - Arnhem (stoptrein + sneltrein + intercity, deels door naar Nijmegen).

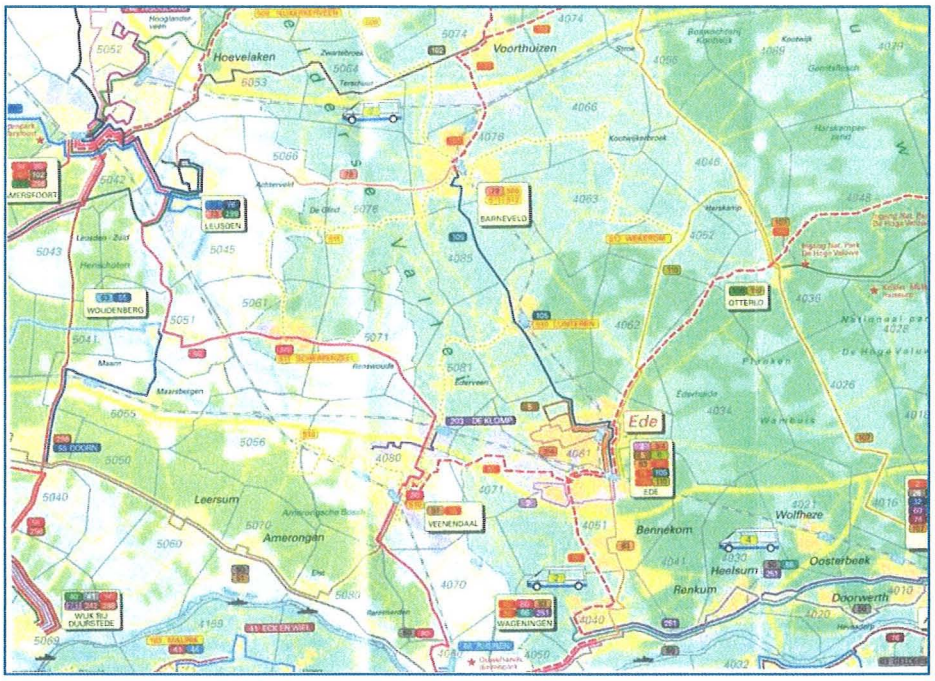
Figuur 3.1

Lokale OV-netwerk Ede



Figuur 3.2

Regionaal OV-netwerk



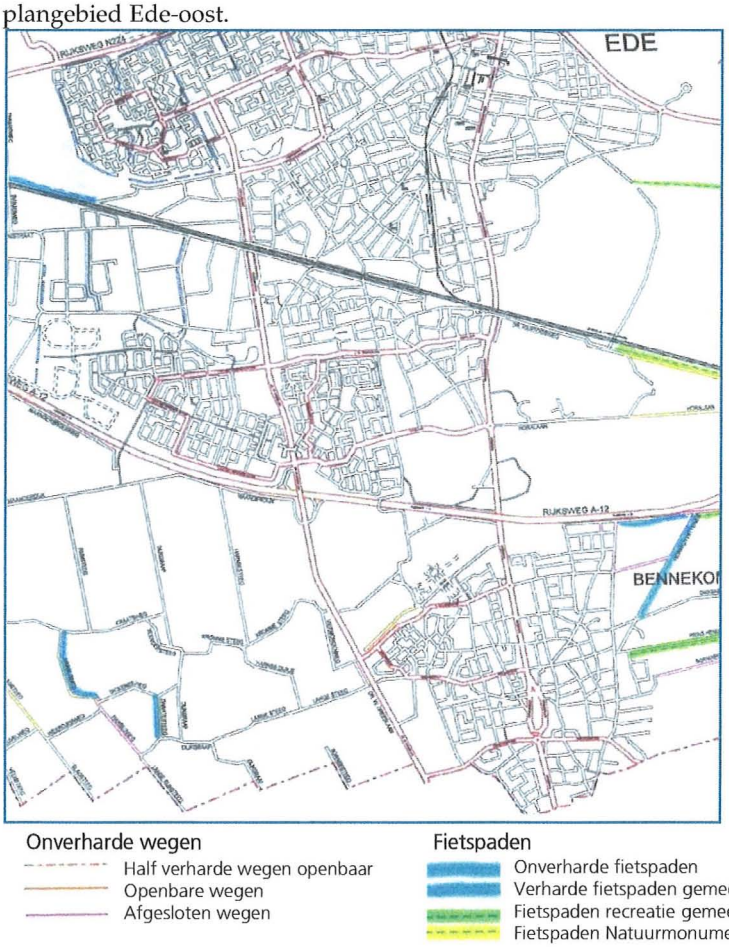
FIETSNETWERK

Fietsroutes in en om het plangebied

In het onderstaande figuren zijn de bestaande fietsroutes aangegeven in en om het plangebied Ede-oost.

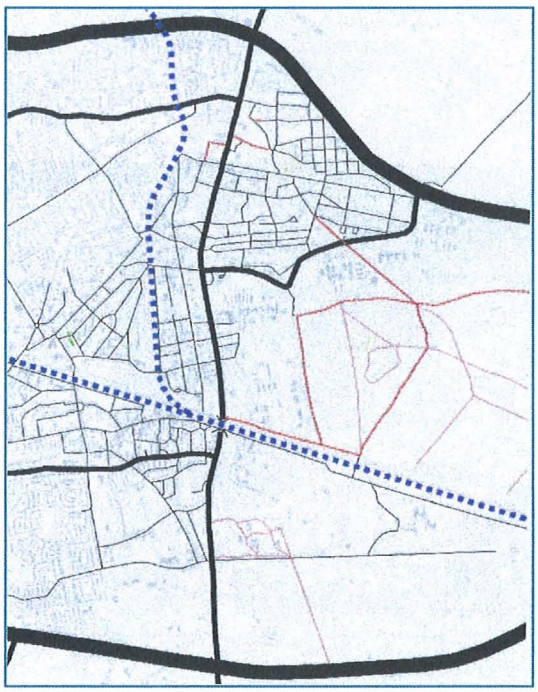
Afbeelding 3.8

Fietsnetwerk in de omgeving plangebied (Ede en Bennekom)



Afbeelding 3.9

Fietsnetwerk in het plangebied (aangegeven met rode lijnen)



Ruimtelijke ordening

Voor de kenmerken van dit aspect wordt verwezen naar paragraaf 3.2.1. (Stedenbouwkundige kenmerken). Daarbij dient nog gelet te worden op een regionale transportleiding voor gas, die langs het spoor loopt, en een 50kV hoogspanningsleiding, lopend vanuit het noorden tot aan de Beeckman kazerne.

Thema woon- en leefmilieu

Geluid

In 2003 is door de gemeente Ede geluidsonderzoek uitgevoerd in de kernen van de gemeente Ede. Uit dit onderzoek zijn een aantal geluidsknelpunten benoemd welke zijn opgenomen in de tabel 3.3.

Tabel 3.3

Geluidsknelpunten in de gemeente Ede (uit akoestisch onderzoek gemeente Ede, 2003)

Straat	Wegvak	Geluidbelasting klasse (dB/A)
Molenstraat	Slijkruikweg - Telefoonweg	65-70
Klinkerbergerweg	Arnhemseweg- Berkenlaan	65-70
Frans Halslaan	Bovenbuurtweg - Viaduct Dreeslaan	65-70
Emmalaan	Bennekomseweg - Tooroplaan	64-65
Tooroplaan	Emmalaan - Rotonde Bovenbuurtweg	64-65
Zandlaan	Bovenbuurtweg - Bennekomseweg	64-65
Bovenweg	Heelsumseweg-Marienhove	64-65
Heelsumseweg	Bovenweg-Selterskampweg	64-65
Edeseweg (Bennekom)	v Balverenweg-Hoekelumse Brinkweg	64-65
Veenderweg	Klaphekweg-Telefoonweg	64-65
Klaphekweg	Hakselseweg- Veenderweg	64-65
Telefoonweg	Stationsweg-Molenstraat	60-64
N224	Ten oosten van Proosdijerveldweg	60-64
Schaapsweg	Maanderbuurtweg-Molenstraat	64-65
Proodijerveldweg	N224-Molenstraat	60-64
Stationsstraat	Telefoonweg- Berkenlaan	60-64
Hakselseweg	Klaphekweg- spoorlijn	60-64
Kierkamperweg	Bovenweg- Commandeursweg	60-64
Commandeursweg	Bovenweg- Kierkamperweg	60-64

De bovenstaande tabel geeft een goed beeld van waar binnen het studiegebied, voor zover gelegen binnen de kernen van de gemeente Ede, knelpunten (totaal 19 stuks) bestaan in de huidige situatie. Echter het geluidsonderzoek is enkele jaren oud. Inmiddels heeft de gemeente Ede een nieuw actueel (eind 2005) verkeersmodel. In het MER wordt met behulp van het geactualiseerde verkeersmodel een nieuw geluidsonderzoek uitgevoerd, met als basisjaar 2005. In dit geluidsonderzoek wordt het gehele studiegebied meegenomen. ENKA staat in signaleringskaart Streekplan aangegeven als geluidshinderinrichting. Op het ENKA-terrein is nog steeds een warmtekrachtcentrale van NUON in bedrijf. Voor deze centrale is een geluidszone in het kader van de Wet geluidhinder aanwezig. In de autonome ontwikkeling zal deze warmtekrachtcentrale zijn verdwenen.

Lucht

In 2004 is, door de gemeente Ede, onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit in de kernen van de gemeente Ede. Uit dit onderzoek zijn een aantal knelpunten benoemd welke zijn opgenomen in de onderstaande tabellen. De eerste tabel betreft locaties waar de wettelijke

grenswaarde voor NO_2 wordt overschreden. De tweede tabel betreft locaties waar de wettelijke grenswaard voor fijn stof wordt overschreden.

Tabel 3.4

NO_2: Overschrijding jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m3 (luchtonderzoek gemeente Ede, 2004)

Naam van de straat of weg	Hoeveelheid NO_2 ($\mu g/m^3$)	Lengte van de weg (m)	Aantal woningen	Aantal bewoners
Ede – Hakselseweg	41	180	61	183
Ede – Maanderbuurtweg	44	200	2	6
A12 t.h.v. Maanderbuurtweg	44	onbekend	onbekend	onbekend
A12 t.h.v. fietspad sportpark	42	onbekend	onbekend	onbekend

Tabel 3.5

Fijn Stof: vaker dan 35 keer overschrijding 24-uursgemiddeld grenswaarde van 50 µg/m3 (luchtonderzoek gemeente Ede, 2004)

Naam van de straat of weg	Aantal overschrijdingen	Lengte van de weg (m)	Aantal woningen	Aantal bewoners
Ede – Molenstraat	41	600	72	216
Ede – Hakselseweg	40	180	72	216
Ede – Klinkerbergerweg	46	1.100	64	192

De bovenstaande tabellen geven een goed beeld van waar binnen het studiegebied, voor zover gelegen binnen de kernen van de gemeente Ede, knelpunten (totaal 7 stuks) bestaan in de huidige situatie. Echter het luchtonderzoek is enkele jaren oud. Inmiddels heeft de gemeente Ede een nieuw actueel (eind 2005) verkeersmodel. In het MER wordt met behulp van het geactualiseerde verkeersmodel een nieuw luchtonderzoek uitgevoerd, met als basisjaar 2005. In dit luchtonderzoek wordt het gehele studiegebied meegenomen.

Externe veiligheid

Het Groepsrisico (GR) en plaatsgebonden risico (PR) worden niet overschreden.
Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer en Directie Transportveiligheid-DGG, heeft in de Risicoatlas Spoor (juni 2001) op basis van de vervoersgegevens van 1998 geïnventariseerd wat de plaatsgebonden en groepsrisico's zijn. Voor Ede-Oost zijn de trajecten 2 (Arnhem West Aansluiting – Ede-Wageningen) en 113 (Lunetten – Ede-Wageningen) van belang. De groepsrisico's van deze trajecten ontlopen elkaar niet veel, mede omdat via traject 26 (de "Kippenlijn": Barneveld Aansluiting – Ede-Wageningen) weinig transport plaatsvindt. De 10^{-6}-contour van het plaatsgebonden risico ligt op minder dan 10 meter van de spoorbaan. Het groepsrisico langs de trajecten 2 en 113 is respectievelijk 0,036 en 0,035 ten opzichte van de oriënterende waarde. Het groepsrisico is berekend op de kilometer met de hoogste bewoningsdichtheid ten weerszijden van de spoorbanen.
ENKA staat in signaleringskaart Streekplan aangegeven als Externe veiligheidsinrichting.

Sociale aspecten

De geslotenheid van het ENKA-terrein en de kazerneterreinen zorgen voor een grote barrière tussen de woonwijken ten westen van het plangebied en de Sijsselt in het oosten van het plangebied. Bewoners van Ede kunnen hierdoor relatief moeilijk de Sijsselt gebruiken als stedelijk uitloopgebied. De sociale veiligheid in het gebied is momenteel niet relevant aangezien het plangebied momenteel afgesloten is voor publiek. Van lichthinder is geen sprake door de geringe verlichting van het gebied en de hoge dichtheid van bomen en opgaande begroeiing.

Thema fysieke natuurlijke omgeving

Natuur

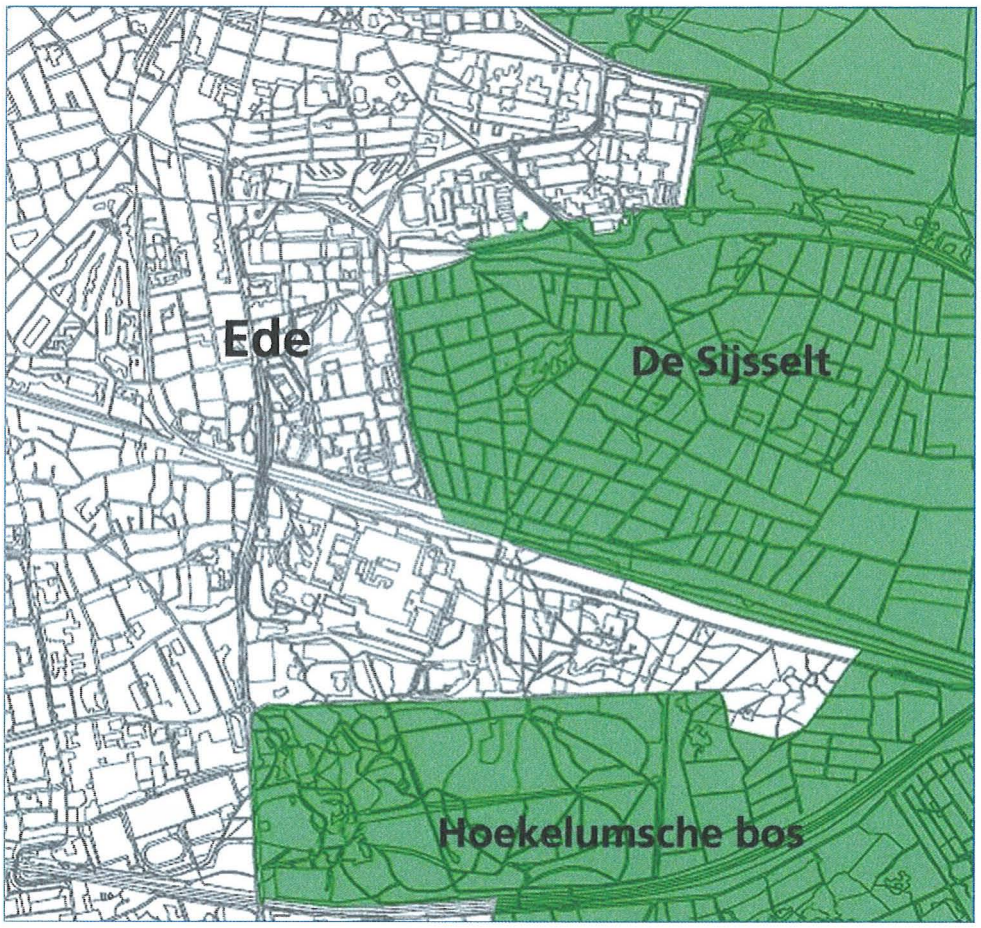
Gedurende het tot stand komen van deze Startnotitie wordt door de gemeente Ede een zogenaamde voortoets uitgevoerd, naar verwachting zullen de resultaten in het voorjaar van 2006 bekend zijn. Met deze voortoets wordt in beeld gebracht welke beschermde soorten voorkomen in en in de nabijheid van het plangebied. Deze voortoets zal indien noodzakelijk worden aangevuld met veldinventarisaties. Op dit moment bestaat geen exact beeld van de aanwezige natuurwaarden in het in de nabijheid van het plangebied.

Meer algemeen kan wel gezegd worden dat het plangebied van Ede-Oost grenst aan de Veluwe die is aangewezen als Vogel- en Habitatrichtlijngebied en als ecologische hoofdstructuur. Daarmee vinden de plannen Ede-Oost (grotendeels) plaats in een voor natuur kwetsbare omgeving.

Het Vogel- en Habitatrichtlijngebied De Veluwe kent een nauwkeurig bepaalde begrenzing gecombineerd met een streng beschermingsregime. De grens van het Vogel- en Habitatrichtlijngebied vormt de grens van de ontwikkeling Ede-Oost.

Afbeelding 3.10

Begrenzing Vogel- en Habitatrichtlijngebied De Veluwe



In de Strategische milieubeoordeling die uitgevoerd is ten behoeve van het Streekplan Gelderland zijn de milieukenmerken opgenomen voor het gehele Vogel- en Habitatrichtlijngebied de Veluwe (zie bijlage 3). Uit de voortoets en de eventueel benodigde veldinventarisaties zal moeten blijken welke van deze kenmerken exact voorkomen in of in

de nabijheid van het plangebied, voor zover de mogelijke invloed van het plan Ede-Oost reikt.

Landschap, cultuurhistorie, archeologie

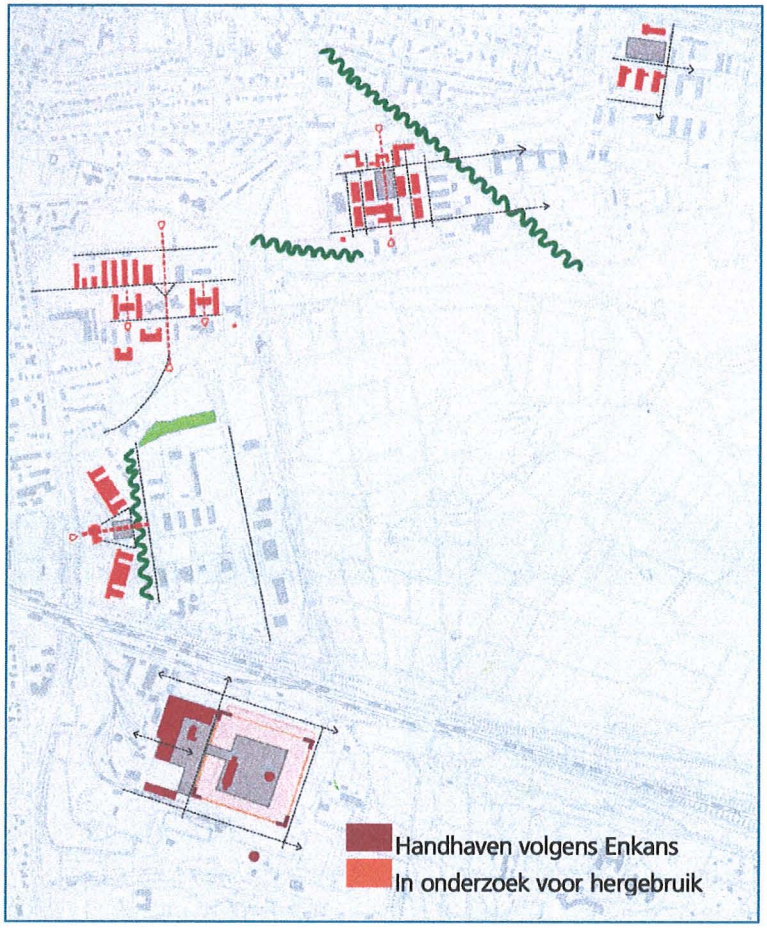
Ede-Oost ligt ingesloten tussen een groen en een rood gebied: ten westen en noorden van het plangebied ligt de stad Ede (het rode gebied), ten oosten en zuiden van het plangebied ligt de Veluwe, meer precies de Sijsselt en het Hoekelumse Bos (het groene gebied). Beide groengebieden hebben het karakter van een oud, statig bos en hebben een hoge landschappelijke waarde. Het landgoed Hoekelum doet statig en parkachtig aan voor wat betreft haar uitstraling; veel van de oude (Engelse) uitstraling is bewaard gebleven. Het landgoed wordt als historische buitenplaats gekenmerkt en in deze zin door de Natuurschoonwet beschermd. Het plan Ede-Oost zelf heeft echter weinig effect op dit landgoed: veel van het oorspronkelijke landgoed is heringericht en de weinige zichtlijnen van het oude landgoed die gespaard zijn, lopen oost-west.

Het plangebied heeft een groenstructuur bestaande uit drie elementen: het netwerk van bomenlanen dat het gebied dooradert, het parkachtig ingerichte gebied tussen de Maurits-noordkazerne en de Maurits-zuidkazerne en het bos van de Sijsselt. Deze groenstructuur heeft een monumentale kwaliteit.
Het plangebied kent een van west naar oost omhoog lopende geomorfologie. Deze hoogtestructuur loopt door richting de Veluwe in het oosten (tot 57 m. + NAP bij het Zuiderbos). Centraal in het gebied, ten noorden van het spoor ligt een beboste steilrand. Het ENKA-terrein ligt lager dan de kazerneterreinen en kent geen significante hoogteverschillen.

Zowel de ENKA-fabriek als de kazernegebouwen zijn historisch gezien van belangrijke waarde voor de stad Ede. De ontwikkeling van de stad in de laatste eeuw is verweven met de aanwezigheid van de kazerne en de fabriek. Alle complexen hebben een typische karakteristiek, die omschreven kan worden als enclave. Dit komt tot uiting door eigen toegangswegen, veelal via een poortgebouw, en een groene begrenzing.
De ENKA-fabriek is een monumentaal industrieel complex: dit huidige gemeentelijke monument is in procedure als Rijksmonument. Volgens het convenant Enkans dient dit complex behouden te blijven. De kazernegebouwen variëren in status van in procedure als Rijksmonument via Gemeentelijk Monument tot Karakteristiek Pand.

Afbeelding 3.11

Cultuurhistorisch waardevolle complexen ter behoud of onderzoek



Het gebied kent een middelhoge tot hoge archeologische verwachtingswaarde als gevolg van de ligging op de grens van de hooggelegen Veluwe en de laaggelegen Vallei. Deze randgebieden zijn van oudsher bewoond.

Bodem en water

De grondwaterstroming is oost-west. In het westen van Ede vindt lichte kwel plaats. Op de Sijsselt is sprake van infiltratie. Het plangebied zelf ligt enigszins intermediair maar ook hier is sprake van lichte infiltratie. Ede-Oost ligt in geologisch opzicht op de rand van de stuwwal van de Veluwe.
De bodem heeft aardkundige kwaliteit van nationaal niveau (Streekplan).
Ten noorden van het plangebied (boven de N224) ligt een grondwaterbeschermingsgebied.
In het huidige gebied van de Beeckmankazerne liggen drie bodemverontreinigingslocaties (aangemerkt als lichte verontreiniging).
Ook het ENKA-terrein kent een bodemverontreiniging (is in de autonome situatie gesaneerd).

3.4 AUTONOME ONTWIKKELING

De effecten van de herstructurering van Ede-Oost zullen in het MER bepaald worden ten opzichte van de autonome ontwikkeling[3] tot 2020.

In het plangebied zijn geen autonome ontwikkeling tot 2020 te verwachten in de zin van andere m.e.r.-plichtige plannen of activiteiten. Wel zal het verkeer rondom het plangebied

[3] De autonome ontwikkeling is de ontwikkeling in het gebied zonder de herstructurering van Ede-Oost.

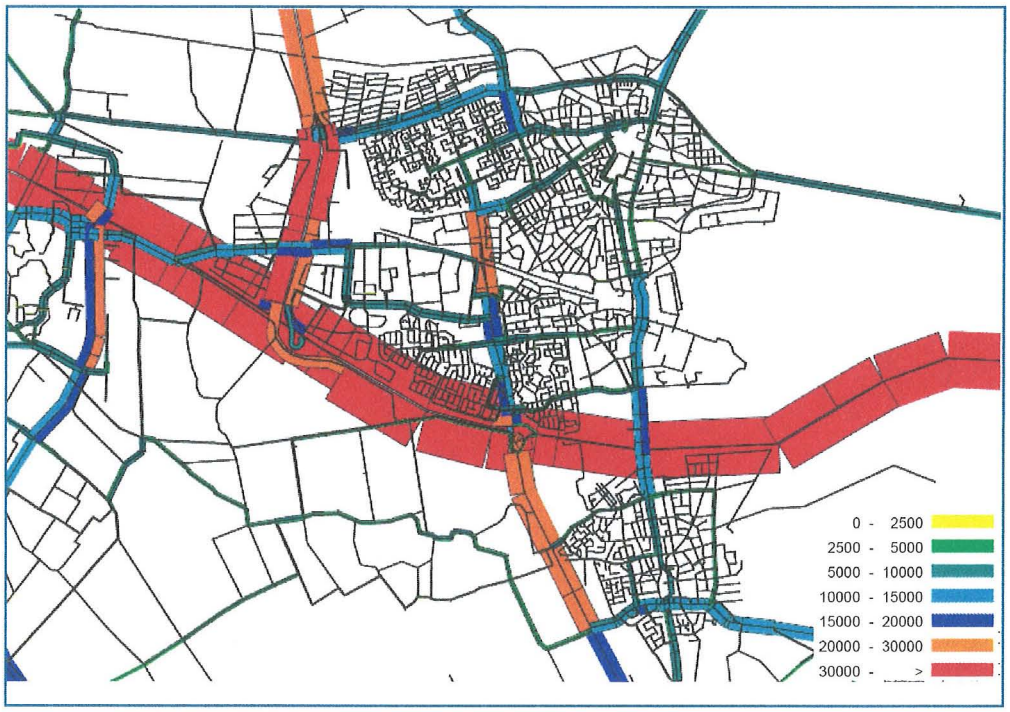
in autonome ontwikkeling toenemen, als gevolg hiervan zal de situatie voor lucht en geluid ook veranderen. Deze drie aspecten zullen hieronder omschreven worden.

Verkeer en vervoer

De autonome toename van het verkeer rondom het plangebied wordt veroorzaakt door een enerzijds een autonome toename van de bevolking binnen het studiegebied en anderzijds door een toename van het aantal verkeersbewegingen, daarnaast zullen ruimtelijke ontwikkelingen buiten het plangebied (bijvoorbeeld Ede-centrum, Kernhem en het bedrijventerrein Ede-West) invloed hebben op de verkeersbewegingen in en om de gemeente Ede. Ook infrastructurele aanpassingen zoals de verbreding van de A12 op het traject Ede-Veenendaal en de nieuwe aansluiting Veenendaal-Oost, hebben invloed op deze verkeersbewegingen. Dit geldt zowel op de locale en regionale wegen als op de Rijkswegen, zo wordt bijvoorbeeld op de A12 een toename van de verkeersintensiteit verwacht. Op deze Rijkswegen wordt een toename van de verkeersintensiteiten verwacht.
In de onderstaande figuur is met kleur aangegeven welke intensiteiten op het wegennet in Ede te verwachten zijn in de autonome ontwikkeling, uitgedrukt in aantal motorvoertuigen per etmaal.

Afbeelding 3.12

Intensiteiten (etmaal) in de autonome ontwikkeling



KNELPUNTEN VERKEER

Net als in de huidige situatie geven ook in de autonome ontwikkeling de intensiteiten geen uitsluitsel of een verkeersknelpunt bestaat of niet, maar geeft slechts de hoeveelheid verkeer op een weg(vak) weer. Om te bepalen of dit een verkeersknelpunt oplevert is de verhouding tussen de intensiteit op een weg en de capaciteit van deze weg van belang (de zogenaamde I/C-verhouding). Indien de I/C-verhouding onder de 80 blijft is er geen sprake van een verkeersknelpunt, indien de I/C-verhouding tussen de 80 en de 100 ligt is sprake van een verminderde doorstroming (en dus een 'beperkt' knelpunt, maar zeker aandachtspunt). Als de I/C-verhouding boven de 100 ligt is sprake van congestie en daarmee een knelpunt).

Afbeelding 3.13

I/C-verhouding (avondspits) autonome ontwikkeling 2020

Uit afbeelding 3.13 zijn binnen de autonome ontwikkeling een aantal verkeersknelpunten af te leiden. Voor de belangrijkste wegen in en om het plangebied is in de onderstaande tabel de hoogte van de I/C-verhouding door middel van een kleur aangegeven.

Tabel 3.6

Verkeersknelpunten in autonome ontwikkeling 2020

wegvak/kruising	Autonome ontwikkeling 2020
Nieuwe Kazernelaan	
Klinkenbergerweg	
Tooroplaan/Dreeslaan	
Bennekomseweg	
Edeseweg	
Willy Brandtlaan / Frans Halslaan	
aansluiting A12 Dreeslaan	
Keesomstraat	
N224 (raadhuis-Proosdijerveld)	
Galvanistraat	
Proosdijerveldweg	
Dreeslaan	
Kierkamperweg	

Een deel van de deze toename van verkeersintensiteiten zal autonoom worden opgevangen door de aanleg van een wegaanpassing op de A12 en de A50. In 2009 is op de A12 over het traject Veenendaal-Ede een zogenaamde plusstrook gerealiseerd. Op de A50 wordt (ter plaatse van het studiegebied) een spitsstrook aangelegd (gereed 2011).
Een verminderde doorstroming op de A12 en de A50 zal direct gevolgen hebben voor de in het studiegebied liggende wegen.

Op de onderstaande afbeelding zijn de knelpunten op het hoofdwegennet (Rijkswegen) in de toekomstige situatie weergegeven (Nota Mobiliteit, 2020). Hierop is zichtbaar dat de op de A12 bij Ede een knelpunt bestaat.

Afbeelding 3.14

Knelpunten Hoofdwegennet uit de Nota Mobiliteit

OPENBAAR VERVOER

Het station Ede-Wageningen is (in het Streekplan) beleidsmatig aangewezen als een belangrijk OV-knooppunt: de ontsluiting via openbaar vervoer van de regio naar de (inter)nationale OV-infrastructuur dient vooral via station Ede-Wageningen te gebeuren. Dat zal leiden tot een toename van het aantal reizigers.

Ontwikkelingen OV

Provincie Gelderland is opdrachtgever voor het lokale en regionale OV en herziet momenteel haar beleid op dit punt (netwerknota OV). Aanbesteding lokaal en regionaal busvervoer heeft in 2004 plaatsgevonden. Er is onder andere een stadslijn door Ede-oost (kleine bussen) en eurotarief binnen Ede tot stand gebracht. Concessie van BBA (de vervoerder) loopt tot eind 2010. In deze periode kunnen kleinere bijstellingen aan het lijnennet plaats vinden. Grote wijzigingen worden niet toegepast (tenzij in specifieke opdracht van de provincie, en met financiële verrekening).

Half december 2006 wordt de Valleilijn geoperationaliseerd. Deze bestaat in Ede uit de trein van/naar Amersfoort en de snelle busdienst naar Wageningen (HOV).

De treinen worden in de loop van 2007 gemoderniseerd. Frequentie van de treinen wordt tijdens de daluren, avonden en weekenden verhoogd tot 2 keer per uur (per richting). Daarnaast wordt de overstap op de bussen verbeterd.

De bussen van/naar Wageningen krijgen een beperkte frequentieverhoging en het materieel wordt vernieuwd (onder andere aardgas). Deze bussen en lijn 83 (Ede-Bennekom-Wageningen-Arnhem) en lijn 85 stoppen voortaan aan de zuidzijde van het station. Dit om een snellere overstap op de treinen mogelijk te maken. De reistijd Ede - Wageningen wordt hiermee en door andere maatregelen op het traject verkort.

Op dit momenteel wordt in WERV-verband onderzoek gedaan naar de OV-verbinding Ede - Veenendaal. De behoefte is om deze verbinding op te waarderen. De toekomst van lijn 85 is hiervan afhankelijk.

Bij de totstandkoming van de Valleilijn wordt overwogen of en hoe lijn 105 blijft bestaan. Momenteel wordt onderzocht of de buslijnen 108/110 van/naar Apeldoorn kunnen worden verbeterd.

Regiotaxi maakt onderdeel uit van het OV-netwerk (vervoer van deur tot deur op afroep). Op dit moment vindt afstemming plaats over de toekomstige invulling. Het kwaliteitsniveau zal gelijk blijven of nog worden verbeterd.

Geluid en lucht

Ten aanzien van geluidsbelasting en luchtverontreiniging zijn op dit moment, voor de autonome ontwikkeling geen exacte gegevens beschikbaar. In het MER zullen deze op basis van het nieuwe verkeersmodel van de gemeente Ede worden bepaald.
In zijn algemeenheid kan gezegd worden dat te verwachten is dat de geluidsbelasting zal toenemen naar aanleiding van de toename van verkeer. Dit zal enerzijds ook gelden voor de luchtverontreiniging, anderzijds is ook een verbetering van de luchtkwaliteit te verwachten door het nemen van (regionale en landelijke) maatregelen (bijvoorbeeld roetfilters) en ontwikkelingen (bijvoorbeeld schonere motoren).

De geluidshinderinrichting (warmtekrachtcentrale) op het ENKA-terrein zal in de autonome ontwikkeling niet meer bestaan, daarmee komt de bijbehorende geluidszone in het kader van de Wet geluidhinder te vervallen.

Externe Veiligheid

Prorail heeft in december 2003 een beleidsvrije marktprognose uitgebracht onder de titel "Prognose van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor". In deze prognose is voor de trajecten 2 (Arnhem West Aansluiting – Ede-Wageningen) en 113 (Lunetten – Ede-Wageningen) uit de Risicoatlas Spoor vanaf 2007 geen capaciteit gereserveerd. Dit valt toe te schrijven aan de in gebruik name van de Betuwelijn. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico en het groepsrisico nihil blijft.

Bodem en Water

Momenteel wordt de bodemverontreiniging ter plaatse van het ENKA-terrein gesaneerd. In de autonome situatie zal deze bodemverontreiniging daarmee niet meer bestaan.

HOOFDSTUK

4 Alternatieven en varianten binnen Ede-Oost

MER: Varianten per planonderdeel en gebiedsdekkende alternatieven
Kenmerk van een milieu-effectrapportage is dat voor een voorgenomen activiteit alternatieven en varianten worden ontwikkeld welke op hun milieueffecten worden beoordeeld en vergeleken.

In het gebiedsdekkende MER Ede-Oost worden daarom voor alle planonderdelen reële varianten bestudeerd. In basis zijn deze varianten uit het Masterplan overgenomen. Waar nodig en wenselijk zijn deze aangevuld met extra varianten, bijvoorbeeld op basis van de reacties tijdens de informatieavond (d.d. 6 december 2005).

In het MER zullen per planonderdeel de effecten van de varianten worden beschreven en onderling vergeleken. Op basis hiervan wordt uiteindelijk het gebiedsdekkende Voorkeursalternatief en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) samengesteld. Vertrekpunt voor het Voorkeursalternatief is het Masterplanalternatief, maar op basis van de resultaten van de m.e.r. wordt dit alternatief (op onderdelen) in ieder geval verder uitgewerkt (aangezien het Masterplanalternatief nog niet op alle onderdelen concreet is ingevuld). Daarnaast is het denkbaar dat de resultaten van het MER tot verdere optimalisatie leiden. Het planproces Ede-Oost is gericht op een optimale inrichting van het gebied voor mens, waarbij nadrukkelijk rekening wordt gehouden met de aanwezige kwaliteiten van het gebied (cultuurhistorie, landschap, natuur) en de directe omgeving. Het is daarom ook goed denkbaar dat het Voorkeursalternatief en het MMA (op onderdelen) overeenkomen.

4.1 RANDVOORWAARDEN EDE-OOST

De concrete randvoorwaarden voor de invulling van de ontwikkeling Ede-Oost, zoals benoemd in het Masterplan (inclusief Kadernota) zijn:
- Goede oplossing ten aanzien van het ontsluiten van Ede-Oost naar de A12;
- Behoudt en hergebruik van zo veel mogelijk cultuurhistorie;
- Investeringen in de openbare ruimte zoals de groene verbindingen met de Veluwe;
- Opheffen van de barrières van het spoor;
- Investeren in de vernieuwing van het station.

In het kader van de te ontwikkelen alternatieven en varianten voor Ede-Oost zijn daar de volgende randvoorwaarden aan toegevoegd, afgeleid uit het Masterplan.
- Een goede basisinfrastructuur;
- Minimaal 3500 en maximaal 4500 woningen;

- Minimale percentage grondgebonden woningen 40%, maximaal 60%;
- Minimale percentage meergezinswoningen 40%, maximaal 60%;
- Maximum bruto vloeroppervlakte kantoren 110.000 m^2;
- Respecteren van de grens met Vogel- en Habitatrichtlijngebied van De Veluwe;
- Niveau maatschappelijke voorzieningen passend bij het woningbouwvolume.

Deze concrete randvoorwaarden vormen het kader voor de alternatieven en varianten in het MER. De te ontwikkelde alternatieven en varianten zullen in ieder geval aan deze randvoorwaarden worden getoetst, daarnaast vindt een brede effectbeschrijving plaats (zie hoofdstuk 5).

4.2 PROCES VAN ONTWIKKELING ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

Ruimtelijk raamwerk op basis van lagenbenadering

In het Masterplan Ede-Oost / Spoorzone is een ruimtelijk raamwerk gedefinieerd waarbinnen de ontwikkelingen van een reeks van deelgebieden (enclaves) ter hand kan worden genomen. Enerzijds omvat en begrenst het raamwerk de te ontwikkelen gebieden en definieert ze tot deelgebieden. Anderzijds bepaalt het raamwerk hoe de afzonderlijke locaties ruimtelijk verbonden worden met de stedelijke structuur van Ede. Het raamwerk wordt gevormd en bepaald door een aantal voor de ontwikkeling van Ede-Oost structurerende lagen, te weten:

- De aanwezige landschapsstructuur;
- Nieuwe infrastructuur in de vorm van de Parklaan;
- Handhaven van cultuurhistorische gebouwen en gebouwensembles.

In het Masterplan is optimaal rekening gehouden met de aanwezige kwaliteiten in het plangebied en haar omgeving. Daarnaast is uiteraard sterk rekening gehouden met de begrenzing van het Vogel- en Habitatrichtlijngebied van De Veluwe.
Zowel voor de mens als voor haar (leef)omgeving is aandacht besteed aan een gebalanceerde invulling van het plan Ede-Oost. Het ruimtelijk raamwerk is weergegeven in Afbeelding 4.15.

Afbeelding 4.15
Het ruimtelijk raamwerk

ONDERSCHEIDEN PLANONDERDELEN EDE-OOST

Binnen Ede-Oost worden de volgende planonderdelen onderscheiden:
- De Parklaan;
- De aansluiting op de A12;
- De enclaves, SOMA/AZO terrein en Kop van de Parkweg (woningbouw, kantoren en voorzieningen);
- Het station en voorzieningen;
- Het spoor.

In het Masterplan zijn voor de verschillende planonderdelen (zoals de Parklaan, de enclaves en de aansluiting op de A12) ruimtelijke varianten ontwikkeld en onderling vergeleken. Hierbij is goed rekeningen gehouden met de kansen en ook de beperkingen die een plangebied als Ede-Oost bieden.

BESLUITVORMING MASTERPLAN: RUIMTELIJK RAAMWERK EDE-OOST VASTGESTELD

Op basis van het resultaat van het Masterplanproces en de bijbehorende bestuurlijke besluitvorming[4] is voor Ede-Oost het ruimtelijke raamwerk vervolgens verder ingevuld. Daarbij zijn uitspraken gedaan over:
- De inrichting van de Parklaan;
- De inrichting van de enclaves;
- Het programma en de bijbehorende bandbreedtes;
- Ontwikkelingen rondom het station en het spoor.

RESULTAAT MASTERPLANPROCES: MASTERPLANALTERNATIEF

In het kader van deze m.e.r. is het resultaat van het Masterplanproces betiteld als 'het Masterplanalternatief'. Voor een aantal planonderdelen is hierbij een concrete voorkeur uitgesproken voor de wijze van invulling, voor andere onderdelen is dit bewust niet gedaan. Zo is een voorkeur uitgesproken voor een tracé van de Parklaan, de verdieping van het spoor en de locatie van het station. Ten aanzien van de aansluiting van Ede-Oost op de A12 is het belang van een nieuwe aansluiting onderstreept, maar zijn bewust alle ruimtelijke opties om te komen tot een goede oplossing opengelaten. In Afbeelding 4.16 is het 'masterplanalternatief' weergegeven. Het Masterplanalternatief dient als basis voor de te ontwikkelen alternatieven en varianten.

Afbeelding 4.16
Masterplanalternatief

[4] Vaststellen Masterplan door de gemeenteraad, april 2005.

INTERACTIE MET DE OMGEVING

Gedurende het gehele Masterplanproces heeft communicatie met en draagvlak bij alle direct en indirect betrokkenen een belangrijke rol gespeeld. In deze periode is in de verschillende fasen intensief gesproken. Er zijn bijeenkomsten geweest met bewoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties, soms samen, soms apart en soms in de vorm van een denktank van belanghebbenden en deskundigen. Deze gesprekken hebben nadrukkelijk een rol gespeeld bij de planvorming.

Ook tijdens het gehele m.e.r.-proces zal de omgeving nauw betrokken blijven en de mogelijkheden krijgen om mee te denken en te praten in een interactief proces. Zo heeft in de fase van het opstellen van de Startnotitie een informatieavond plaatsgevonden waar de omgeving is geïnformeerd over de stand van zaken en het vervolgproces, maar waarin ook is getoetst of vanuit de omgeving nog aanvullende alternatieven en varianten denkbaar of wenselijk zijn.
Tijdens het gehele m.e.r.-proces zal een Klankbordgroep actief zijn, welke intensief betrokken wordt. Deze Klankbordgroep zal bestaan uit vertegenwoordigers van bewonersgroepen en de verschillende maatschappelijke organisaties.

4.3 TE ONDERZOEKEN VARIANTEN

In deze paragraaf is per planonderdeel gepresenteerd welke varianten in het MER worden bestudeerd.

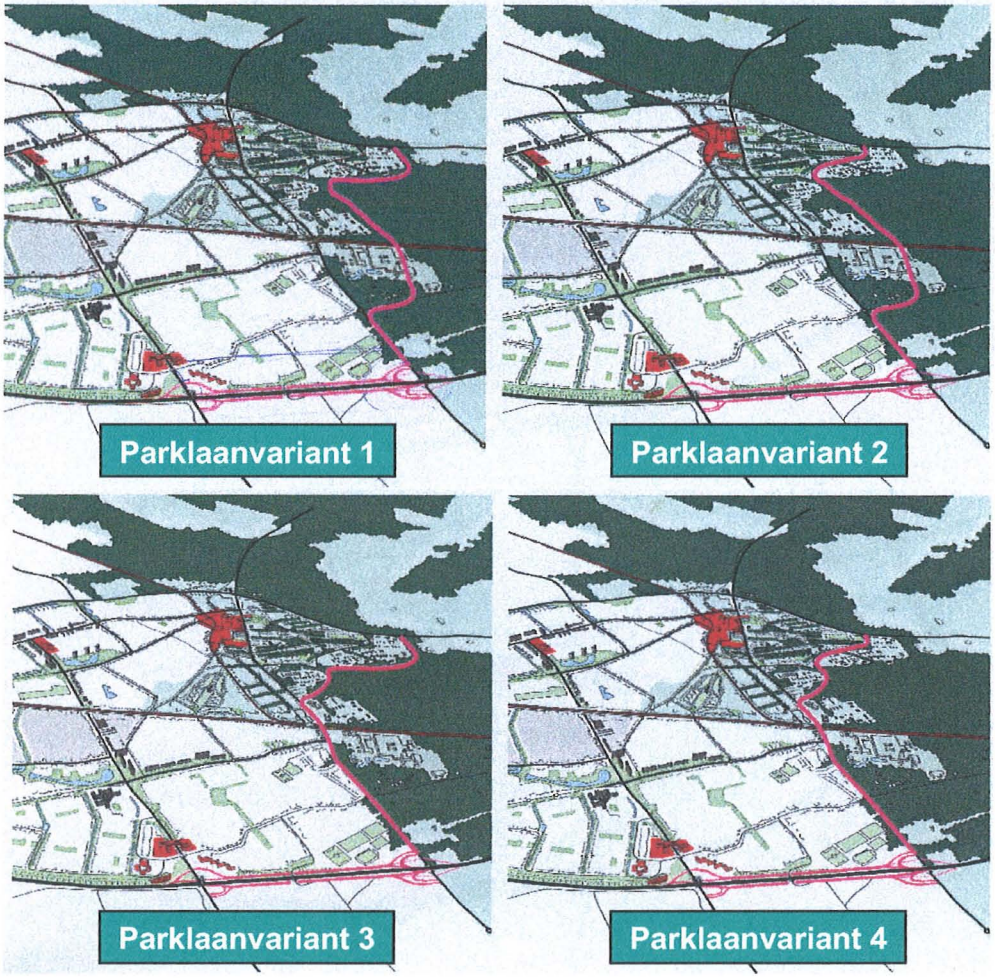
4.3.1 PARKLAAN (PARKLAANVARIANTEN)

In het Masterplan zijn voor de ontsluiting van het gebied Ede-Oost richting N224 en A12 vier ruimtelijke varianten voor 'de Parklaan' genoemd. De Parklaan wordt daarbij ook als randweg aangeduid omdat deze tevens een functie heeft voor de verkeersafwikkeling van Ede. De voorkeur van de gemeente gaat hierbij uit naar variant 4 (zie Afbeelding 4.17). Deze variant is daarom opgenomen in het Masterplanalternatief.

In het Masterplan is de 0+-variant niet concreet uitgewerkt. Deze variant houdt in: afwikkeling via het huidige, maar wel opgewaardeerde wegennet, in plaats van aanleg van een nieuwe Parklaan. In het MER wordt deze variant naast de vier ruimtelijke varianten voor de Parklaan bestudeerd. Duidelijk is daarbij wel dat inrichtingsaspecten, in de vorm van mitigerende maatregelen, nodig zullen zijn om deze variant te kunnen laten 'functioneren'.

Afbeelding 4.17

De vier parklaanvarianten in het Masterplan



In het MER worden voor deze vijf varianten op hun haalbaarheid en (milieu)effecten onderzocht.

Tijdens contacten met de omgeving, in de aanloop naar deze Startnotitie, zijn nog een tweetal mogelijke Parklaanvarianten naar voren gekomen. Het betreffen hier Parklaanvarianten welke niet direct langs of door Ede-Oost loopt maar verder naar het oosten gelegen zijn. Hierbij is zowel een ligging door natuurgebied De Sysselt als door het natuurgebied van de Ginkelse Heide aan de orde geweest. Beide worden in het MER meegenomen als mogelijke aansluitvariant op de A12 (model 9 en 10, zie paragraaf 4.3.2) en niet als Parklaanvariant, dit mede vanwege de sterke (en 'unieke') relatie tussen de betreffende ligging en de bijbehorende aansluiting op de A12. Hierbij wordt opgemerkt dat beide varianten leiden tot een wezenlijk (direct) ruimtebeslag op het Vogel- en Habitatrichtlijngebied de Veluwe, wat de realisatie van een dergelijke variant mogelijk zullen bemoeilijken.

4.3.2 AANSLUITING A12 (AANSLUITVARIANTEN)

Voor een aansluiting op de A12 geldt de gemeente Ede niet als Bevoegd Gezag. Tegelijk is voor de gemeente een goede oplossing voor de aansluiting op de A12 van groot belang. Om die reden worden in het MER voor Ede-Oost de mogelijke varianten voor deze aansluiting bestudeerd. Onder andere Rijkswaterstaat en de provincie Gelderland zijn betrokken bij deze studie.

VARIANTEN AANSLUITING A12

In totaal zijn 17 modellen in beeld voor aansluiting op de A12 (0, 1, 1a, 2, 2a, 2b, 3, 3a, 4, 4a, 5, 5a, 6, 7, 8, 9 en 10)). Deze varianten zijn (schematisch) weergegeven in Afbeelding 4.18. De varianten 0, 1, 2, 2a, 2b, 3a, 4, 5, 5a en 6 zijn afkomstig uit het Masterplan. De overige varianten zijn naar aanleiding van een openbare discussie toegevoegd aan de modellen.

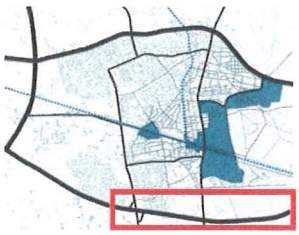
Deze (schematische) aansluitmodellen worden nader uitgewerkt en onderzocht in het MER. In het MER zullen de aansluitvarianten eerst op hoofdlijnen worden onderzocht op twee aspecten, te weten:

- Heeft een aansluitvariant voldoende probleemoplossend vermogen;
- Is een aansluitvariant niet strijdig met huidig geldend beleid (zoals de Vogel- en Habitatrichtlijn).

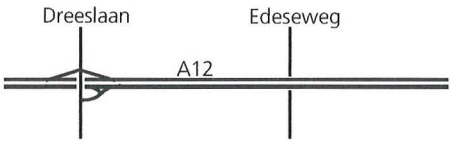
Op basis van deze toetsing op hoofdlijnen zal, in de MER, worden beargumenteerd welke aansluitmodellen voldoende kansrijk zijn. Deze varianten worden vervolgens uitgewerkt worden tot volwaardige variant en in meer detail op hun effecten worden beoordeeld en vergeleken. Onderstaand worden de aansluitmodellen (voor wat betreft de situatie nabij de A12) schematisch weergegeven.

Afbeelding 4.18

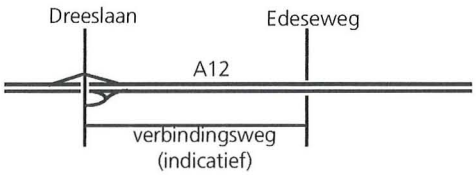
Schematische weergave aansluitingsmodellen A12



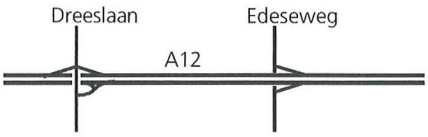
model 0: geen oostelijke aansluiting A12
model 1: N224
1: afsluiting N224 over hei
1A: verdubbeling N224 richting A30



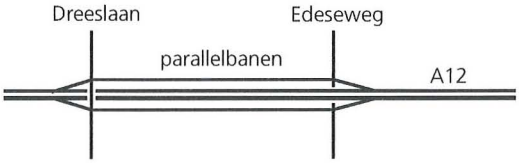
model 2: Verbinding Dreeslaan-Edeseweg
2: verbinding met kruising A12
2A: verbinding parallelbanen
2B: verbinding ligging zuidzijde A12



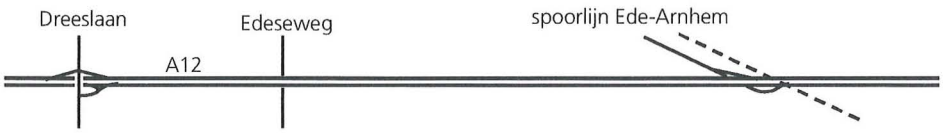
model 3: Extra halve aansluiting Edeseweg
3: aansluiting richting Utrecht
3A: aansluiting richting Arnhem



model 4: Extra halve aansluiting Edeseweg + parallelbanen langs A12
4: parallel binnen Hoofdwegennet
4A: parallel gemeentelijk

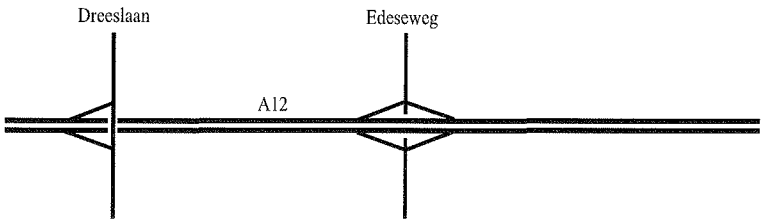


model 5: Extra aansluiting Ede-oost bij spoorkruising
5: halve aansluiting richting Arnhem
5A: hele aansluiting

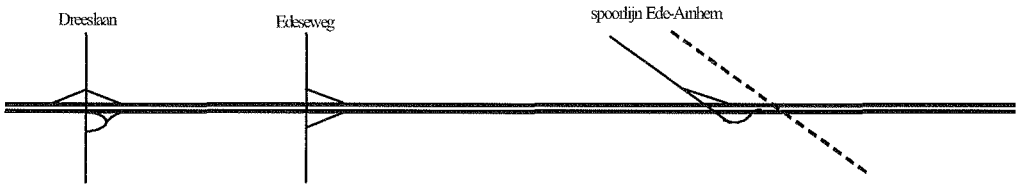


model 6: Extra aansluiting Ede-oost bij spoorkruising + verbinding Dreeslaan-Edeseweg

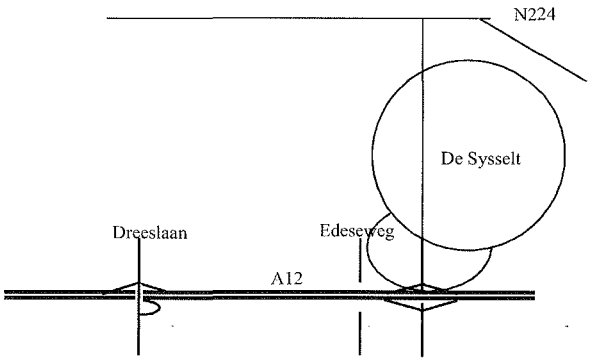
model 7: Volledige aansluiting Edeseweg + halve aansluiting Dreeslaan



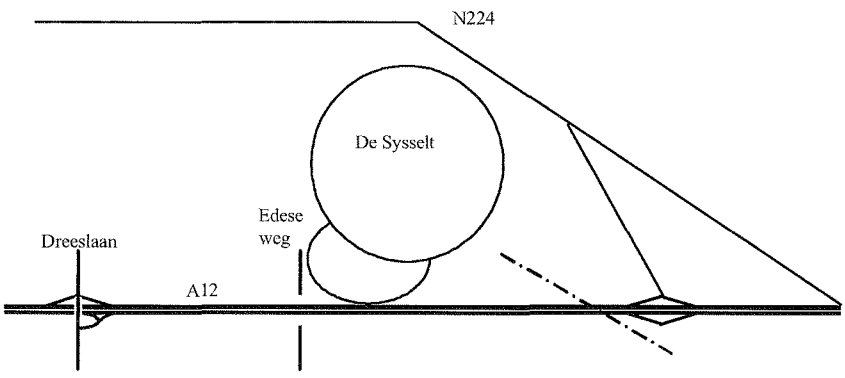
Model 8: Aansluiting Ede-oost bij spoorkruising ri. Utrecht + halve aansluiting Edeseweg ri. Arnhem



model 9: Verbinding via Sijsselt vanaf N224 naar A12



model 10: Ginkelse heide variant



4.3.3 WONINGBOUW, KANTOREN & VOORZIENINGEN

In het Masterplan is het gebied Ede-Oost verdeeld in een aantal enclaves. Voor de invulling van het plangebied (door middel van woningbouw, kantoren en voorzieningen) is variatie mogelijk. Wel dient het karakter zoals omschreven in het Masterplan gehandhaafd te worden.

VARIATIE WONINGBOUW

Variatie in de woningbouw ligt tussen de 3500 en 4500 woningen. Het woningaantal is in het Masterplan gekoppeld aan de minimum en maximum percentages voor grondgebonden en meergezinswoningen, te weten:

- 3500 woningen bij 60% grondgebonden en 40% meergezinswoningen;
- 4500 woningen bij 40% grondgebonden en 60% meergezinswoningen.

Algemeen beleid in de gemeente Ede is een percentage van meergezinswoningen van rond de 25 % en grondgebonden woningen 75%. In het MER wordt ter vergelijking deze verdeling meegenomen, ondanks dat deze niet valt binnen de randvoorwaarden van de ontwikkeling Ede-Oost (zie paragraaf 4.1). Door te variëren met de percentages grondgebonden en meergezinswoningen in combinatie met het woningaantal, ontstaat ook variatie in bijvoorbeeld bouwdichtheden en percentages bebouwing en groen.

De varianten die op basis hiervan in het MER worden meegenomen ten aanzien van woningen zijn opgenomen in de onderstaande tabel.

Tabel 4.7
Woonvarianten

Woonvariant	Omschrijving
1	3500 woningen bij 40% grondgebonden en 60% meergezinswoningen
2	3500 woningen bij 60% grondgebonden en 40% meergezinswoningen
3	3500 woningen bij 75% grondgebonden en 25% meergezinswoningen
4	4500 woningen bij 40% grondgebonden en 60% meergezinswoningen
5	4500 woningen bij 60% grondgebonden en 40% meergezinswoningen
6	4500 woningen bij 75% grondgebonden en 25% meergezinswoningen

Hierbij wordt in alle varianten rekening gehouden met de woningklasseverdeling zoals de gemeente Ede die kent.

VARIATIE KANTOREN

Ook in het aantal bruto vierkante meters vloeroppervlak kantoorruimte kan gevarieerd worden. De harde randvoorwaarden is een maximum van 110.000 m^2 bvo. In het Masterplan is een bandbreedte aangegeven tussen de 90.000 en 110.000 m^2 bvo kantoren. Het uitgangspunt hierbij is dat kantoren bij voorkeur direct aan het spoor gesitueerd worden, met name vanuit de hinder werende functie en de minder stringente hindereisen ten aanzien van kantoorruimte. Het betreft hier circa 50.000 m^2 bvo, welke als uitgangspunt wordt genomen voor het minimum.

De varianten die op basis hiervan in het MER worden meegenomen ten aanzien van kantoren zijn opgenomen in de onderstaande tabel.

Tabel 4.8
Kantoorvarianten

Kantoorvariant	Omschrijving
1	50.000 m^2 bvo kantoren
2	80.000 m^2 bvo kantoren
3	110.000 m^2 bvo kantoren

GEEN VARIATIE MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN

Ten aanzien van de maatschappelijke voorzieningen zal in het MER niet gevarieerd worden. Dit omdat de ontwikkeling van deze voorzieningen in principe afhankelijk zijn van de omvang van de totale ontwikkeling Ede-Oost en daarmee van de mee te nemen invulling van varianten.

4.3.4 STATION EN VOORZIENINGEN

Voor de gemeente Ede is opschuiving van het station een element uit het plan dat in ieder geval doorgang vindt. De term opschuiving wordt hier gebruikt omdat er in feite geen verplaatsing is. De sporen en perrons blijven nagenoeg op dezelfde plek liggen, de ingang en stationshal worden verplaatst.
Ook de parkeervoorzieningen en het busstation worden verplaatst: parkeervoorzieningen en het nieuwe busstation worden samengebracht ten zuiden van het nieuwe station.

GEEN VARIATIE VAN HET STATION SEC

Variatie is mogelijk bij realisatie van de stationshal: deze variatie betreft echter de bebouwing zelf en is afhankelijk van het al dan niet verdiepen van het spoor (zie paragraaf 4.3.5.). Ten aanzien van het station en de voorzieningen zullen geen varianten worden opgenomen in het MER.

4.3.5 SPOOR

Ten aanzien van het spoor worden twee varianten onderzocht, te weten:

- Spoorvariant 1: een verdiepte ligging;
- Spoorvariant 2: geen verdiepte ligging.

VARIATIE SPOOR; VERDIEPT OF NIET

De gemeente Ede zet hierbij, zoals eerder is aangegeven, zeer nadrukkelijk in op een verdiepte ligging van het spoor (voorkeursvariant). Hierbij wordt opgemerkt dat indien de ligging van het spoor wordt verdiept ook rangeeremplacement Ede-Wageningen aangepast/verplaatst dient te worden.

HOOFDSTUK

5 Te onderzoeken aspecten en effecten

5.1 INLEIDING

In het op te stellen milieu-effectrapport worden de effecten van de varianten voor Ede-Oost nader beschreven en onderling vergeleken. Dit vindt plaats aan de hand van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling (ontwikkeling zonder de ontwikkeling Ede-Oost) in Ede. De autonome ontwikkeling die dient als referentie om de milieueffecten van de varianten te beschrijven (nulalternatief).

In dit hoofdstuk wordt per aspect een indicatie gegeven van de typen effecten die mogelijk kunnen optreden en welke in het milieu-effectrapport naar verwachting zullen worden uitgewerkt (zie Tabel 5.9). In het milieu-effectrapport zal worden aangegeven of en in welke mate deze effecten positief of negatief zijn, of zij permanent of omkeerbaar (tijdelijk) zijn en of zij zich voordoen tijdens de realisatie of het gebruik van de ontwikkeling Ede-Oost. Daarbij wordt tevens rekening gehouden met de vraag of de effecten verminderd (gemitigeerd) of gecompenseerd kunnen worden. Deze beschrijving van milieueffecten zal worden afgestemd op het abstractieniveau van de alternatieven en varianten. De effecten zullen waar mogelijk (en nodig) kwantitatief worden bepaald. Indien dit niet mogelijk is zullen de effecten kwalitatief worden bepaald op basis van een deskundigenoordeel.

5.2 INDELING VAN ASPECTEN EN EFFECTEN

De positieve en negatieve effecten die in het MER in beeld gebracht worden, verschillen onderling van aard. Om hierin onderscheidt te maken worden de criteria waarvoor de effecten worden bepaald onderverdeeld in drie groepen, te weten:

- Uitsluitende criteria;
- Randvoorwaarde stellende criteria;
- Rangschikkende criteria.

UITSLUITENDE CRITERIA

Afhankelijk van het type effect en de omvang van het effect dat optreedt, kan een activiteit uit de ontwikkeling Ede-Oost geen doorgang vinden of dient een aanpassing van de (omvang of ligging van) de activiteit plaats te vinden. Bij uitsluitende effecten kan worden gedacht aan een situatie dat er een significant effect optreedt op Vogel- en/of Habitatrichtlijngebieden (waarvoor een strikte bescherming geldt) of er een zo hoge geluidsbelasting optreedt, dat een ontheffing en/of mitigerende maatregelen niet mogelijk zijn.

RANDVOORWAARDE STELLENDE CRITERIA

In paragraaf 4.1 zijn de randvoorwaarden genoemd die voortkomen uit het planproces. Ook het vigerende beleid en wet- en regelgeving geven randvoorwaarden voor de ontwikkeling Ede-Oost. Aanvullend kunnen ook nog randvoorwaarden volgen uit de effectbeschrijving in het MER. Deze aanvullende randvoorwaarden komen voort uit de zogenaamde randvoorwaarde stellende criteria.
Daarbij kan worden gedacht aan:

- Het zodanig inpassen van de activiteit in het landschap, dat effecten worden geminimaliseerd.
- Mitigerende maatregelen treffen om negatieve effecten zoveel mogelijk te beperken (geluidsafscherming, maatregelen met betrekking tot de waterhuishouding zoals het omleggen van een watergang of het aanpassen van het waterpeil).

RANGSCHIKKENDE CRITERIA

Ten slotte kan het zijn dat er ongewenste effecten optreden, die geen uitsluitende werking hebben en geen directe voorwaarden aan de verdere uitwerking stellen, maar die wel bepalend kunnen zijn voor het keuzeproces. We spreken dan over rangschikkende criteria; de effecten geven een bepaalde rangorde aan (alternatieven voor) activiteiten. Het kan bijvoorbeeld gaan om een (ongewenste) toename van reisafstanden, doorsnijding van vervuilde bodems of doorsnijding van watergangen.

In de onderstaande tabel zijn de te onderzoeken aspecten en criteria genoemd, waarbij per criterium is aangegeven of dit een randvoorwaarde stellend criterium (RVS), een uitsluitend criterium (UITSL) of een rangschikkend criterium (RANG) is.
De aspecten zijn ingedeeld binnen de volgende thema's (zie ook paragraaf 3.3):

- Gebruik van ruimte;
- Woon- en leefmilieu;
- Fysieke natuurlijke omgeving.

Tabel 5.9

Mogelijke effecten per aspect ingedeeld naar thema

Thema / Aspect	Beoordelingscriteria	Aard
Gebruik van ruimte		
Verkeer	Verandering bereikbaarheid	RVS
	Verandering verkeersveiligheid	RANG
	Verandering leefbaarheid als gevolg van verandering verkeer	RVS
Landbouw	Verandering areaal (hectare en typen)	RANG
Recreatie	Verandering recreatieve voorzieningen (hectare en aantal)	RANG
	Kwaliteitsverandering recreatie (kwalitatief)	RANG
Wonen en werken	Verandering ruimtebeslag voor woon- en werkgebieden (hectare en aantal)	RANG
Kabels en leidingen	Verandering doorsnijding kabels en leidingen (aantal en typen)	RANG
Woon- en leefmilieu		
Geluid	Verandering oppervlakte geluidsbelast gebied	RVS
	Verandering aantal geluidsgehinderde woningen	RVS
	Verandering oppervlakte verstoord natuurgebied, stiltegebied en belangrijke recreatiegebieden	RVS
Lucht	Verandering jaargemiddelde grenswaarde NO2	UITSL
	Verandering jaargemiddelde grenswaarde fijn stof	UITSL
Externe veiligheid	Verandering plaatsgebonden risico	RVS
	Verandering groepsrisico	RVS
Fysieke natuurlijke omgeving		
Natuur	Verandering leefgebied soorten binnen de Vogel- en Habitatrichtlijn	UITSL

	Verandering ruimtebeslag Vogel- en Habitatrichtlijngebied	UITSL
	Verandering ruimtebeslag overige wettelijke/planologische (natuur)gebieden	RVS
Landschap	Verandering waardevolle landschapsstructuren, patronen en elementen	RVS
	Verandering van landschapsbeleving (aantasting openheid, doorsnijding, effecten van geluidsschermen)	RANG
Geomorfologie	Verandering waardevolle geomorfologische vormen	RVS
Cultuurhistorie	Verandering cultuurhistorisch waardevolle landschappen en patronen (opp. en aantal)	RVS
	Verandering cultuurhistorisch waardevolle elementen/gebouwen (aantal)	RVS
Archeologie	Verandering archeologische monumenten (aantal)	RVS
	Verandering archeologisch potentieel waardevol gebied (opp.)	RVS
Bodem en Water	Grondwaterhuishouding: verandering doorsnijding/oppervlakte binnen natte gebieden op basis van grondwatertrappenkaart (oppervlakte + weging)	RANG
	Oppervlaktewaterhuishouding: verandering doorsnijding van primaire waterlopen (aantal)	RANG
	Grondwaterbeschermingsgebieden: verandering doorsnijding van grondwaterbeschermingsgebieden (lengte en oppervlakte)	RVS
	Bodemverontreinigings- en saneringslocaties: verandering doorsnijding van geregistreerde en verdachte bodemverontreinigings- en saneringslocaties (aantal binnen een bufferzone rondom de geprojecteerde varianten + weging)	RANG
	Verandering van de kwaliteit van oppervlaktewater	RANG

Van de bovenstaande criteria zijn er twee essentieel voor de ontwikkeling Ede-Oost, te weten: natuur en verkeer. Het belang van natuur wordt met name veroorzaakt door de aanwezigheid van het Vogel- en Habitatrichtlijngebied De Veluwe. Het belang van het criterium verkeer wordt enerzijds veroorzaakt door de uitgangspunten van Ede-Oost ten aanzien van bereikbaarheid. Anderzijds doordat het verkeer nauw verbonden is met de (verandering van) leefbaarheid in het studiegebied.
Zowel van het criterium natuur als verkeer wordt onderstaand een korte toelichting gegeven op de belangrijkste effectonderzoeken.

5.3 TOELICHTING OP MOGELIJKE EFFECTEN NATUUR EN VERKEER

5.3.1 NATUUR

Voortoets en Passende beoordeling

In de voortoets wordt een inventarisatie uitgevoerd van de belemmeringen als gevolg van het Vogel- en Habitatrichtlijngebied (de Veluwe) dat grenst aan het plangebied. Binnen deze voortoets wordt onderzocht of de nabijheid van het Vogel- en Habitatrichtlijngebied beperkingen geeft aan de ontwikkeling van alternatieven ten aanzien van de inrichting van de verschillende deelgebieden (enclaves), maar ook ten aanzien van de meer strategische keuzes. Het gaat hierbij niet om de exacte gevolgen van de voorgenomen activiteit maar om de belemmeringen (en wellicht ook kansen), waarmee in de inrichtingsfase rekening gehouden dient te worden. Dit onderzoek is onder te verdelen in de externe werking

(gevolgen van de plannen op het Vogel- en Habitatrichtlijngebied) en de directe werking van de plannen in het plangebied (komen in het plangebied beschermde soorten die bedreigd worden door de plannen). Bij de externe werking wordt aangegeven of het waarschijnlijk is dat de voorgenomen activiteit significante gevolgen veroorzaakt in het Vogel- en Habitatrichtlijngebied, denk hierbij bijvoorbeeld aan verstoring door geluid of licht of verlaging van de grondwaterstanden. Let wel hierbij wordt niet alleen de ontwikkeling van Ede-Oost meegenomen, maar ook eventuele andere ontwikkelingen in de directe nabijheid (verplicht).
Als deze gevolgen inderdaad optreden en significant zijn dient een Passende Beoordeling en/of een Habitattoets te worden uitgevoerd in de vervolgfase (ten behoeve van het SMB).
Binnen de directe werking wordt onderzocht of in het plangebied beschermde soorten voorkomen (als uitloop op het Vogel- en Habitatrichtlijngebied). Op het moment dat in het plangebied inderdaad (streng) beschermde soorten voorkomen dient een Habitattoets te worden uitgevoerd in de vervolgfase.
Als de genoemde gevolgen uit de voortoets wel mogelijk negatief zijn, maar zeker niet significant zijn zal conform de Natuurbeschermingswet 1998 een zogenaamde 'verslechterings- en verstoringstoets' worden uitgevoerd.
Vanuit deze voortoets kunnen ten aanzien van de ontwikkeling en inrichting van de varianten, indien nodig, randvoorwaarden en uitgangspunten worden gesteld.

VOORTOETS VOGEL- EN HABITATRICHTLIJN ALS INPUT VOOR DE ALTERNATIEVEN

De provincie Gelderland heeft ten behoeve van het Streekplan bewust geen volledige Passende Beoordeling of Habitattoets (VHR-toets) uitgevoerd. Daarmee hebben zij deze verantwoording neergelegd bij de afzonderlijke gemeenten.
In de Strategische Milieubeoordeling behorend bij het Streekplan is reeds aangegeven dat op basis van de plannen van Ede-Oost en de mogelijke invloed daarvan op het Vogel- en Habitatrichtlijngebied de Veluwe waarschijnlijk een Passende beoordeling uitgevoerd moet worden.
De mogelijke invloed (door woningbouw) die wordt vermeld in de Strategische milieubeoordeling van het Streekplan is:

- Verandering van geluid en luchtverontreiniging door verkeer;
- Verandering van recreatie vanuit de woonwijk (menselijke aanwezigheid).

Gedurende het tot stand komen van deze Startnotitie wordt door de gemeente Ede een voortoets uitgevoerd, naar verwachting zullen de resultaten in het voorjaar van 2006 bekend zijn. De gemeente Ede zal, op basis van de resultaten van de voortoets, besluiten of een passende beoordeling uitgevoerd dient te worden. De resultaten van de voortoets en een eventueel benodigde passende beoordeling zullen worden meegenomen in de MER.

5.3.2 VERKEER

In het Masterplan wordt een nieuwe ontsluitingsweg van Ede-Oost (i.c. de Parklaan) als randvoorwaarde gesteld. Deze ontsluitingsweg loopt van de A12 tot de noordelijk gelegen N224. Reden hiervoor is het feit dat het huidige lokale wegennet niet in staat is om de verkeersgroei (inclusief de bijbehorende milieueffecten) als gevolg van de totale ontwikkeling Ede-Oost te faciliteren. Zonder goede oplossing voor de ontsluiting van Ede-Oost naar de A12, zal de ontwikkeling van Ede-Oost leiden tot onacceptabele verkeershinder op het lokale wegennet.
In tabel 5.10 is weergegeven welke knelpunten binnen de gemeente Ede in de huidige situatie en de autonome ontwikkeling bestaan en welke na realisatie van Ede-oost bestaan. Deze knelpunten zijn berekend aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit en de

capaciteit op een bepaald wegvak (de I/C-verhouding). Indien de I/C-verhouding onder de 80 blijft is er geen sprake van een knelpunt, indien de I/C-verhouding tussen de 80 en de 100 ligt is sprake van een verminderde doorstroming (en dus een 'beperkt' knelpunt). Als de I/C-verhouding boven de 100 ligt is sprake van congestie en daarmee een knelpunt). Met de onderstaande kleurcodering is aangegeven of en zo ja in welke mate op een wegvak een knelpunt bestaat.

I/C verhouding < - 80
I/C verhouding 80 - 100
I/C verhouding 100 - >

Tabel 5.10

Verkeersknelpunten in huidige situatie en na realisatie van Ede-oost

wegvak/kruising	Huidige situatie 2005	Autonome ontwikkeling 2020	Na realisatie Ede Oost 2020
Nieuwe Kazernelaan			
Klinkenbergerweg			
Tooroplaan/Dreeslaan			
Bennekomseweg			
Edeseweg			
Willy Brandtlaan / Frans Halslaan			
aansluiting A12 Dreeslaan			
Keesomstraat			
N224 (raadhuis-Proosdijerveld)			
Galvanistraat			
Proosdijerveldweg			
Dreeslaan			
Kierkamperweg			

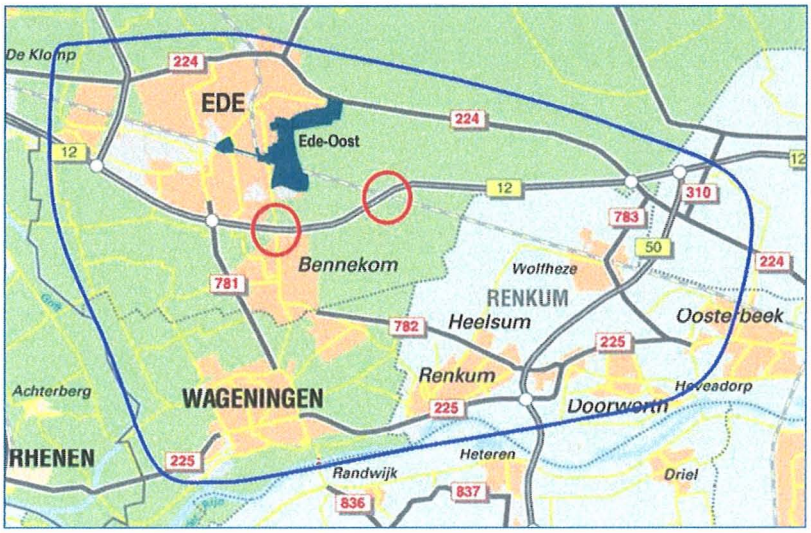
In de bovenstaande tabel zijn alleen de belangrijkste wegen opgenomen waar mogelijk een verslechtering te verwachten is, dus knelpunten. Er treden echter ook verbeteringen op, doordat de intensiteiten op een weg zullen afnemen.

Verder wordt gesteld dat een snelle ontsluiting van Ede-Oost op het landelijke hoofdwegennet door middel van een extra aansluiting op de A12 de marktwaarde van het gebied (in het bijzonder de Spoorzone) zal verbeteren.

In het onderstaande afbeelding zijn de mogelijke locaties voor aansluitingen van de Parklaan op de A12 weergegeven.

Afbeelding 5.19

Studiegebied voor verkeer. Rood omcirkeld zijn de mogelijke locaties voor een nieuwe aansluiting



Aangezien een nieuwe ontsluitingsweg en een nieuwe aansluiting op de A12 impact kan hebben op de (verandering) van de verkeersbewegingen en routering in een groot gebied, wordt in het MER ruim gekeken naar de effecten van verkeer. In het MER worden alle relevante wegen in het studiegebied beoordeeld op veranderingen ten aanzien van verkeer en de daaraan gerelateerde veranderingen ten aanzien van geluidsbelasting en luchtverontreiniging.

HOOFDSTUK

6 Genomen en te nemen besluiten

Bij het opstellen van het Masterplan Ede-Oost / Spoorzone heeft afstemming met de diverse gerelateerde beleidsdocumenten en plannen plaatsgevonden. In paragraaf 6.1 (genomen besluiten) worden de meest relevante plannen en beleidsdocumenten benoemd. In paragraaf 6.2 (te nemen besluiten) worden die besluiten omschreven die nog genomen moeten worden om de ontwikkeling Ede-Oost juridisch te verankeren. Tevens wordt in deze paragraaf beschreven hoe de gemeente Ede deze verankering wil realiseren.

6.1 GENOMEN BESLUITEN

De Nota Ruimte, het Streekplan Gelderland en de regiovisie WERV vormen de directe kaders voor het Masterplan Ede-Oost. Meer in zijn algemeenheid gelden ook andere plannen, programma's en wet- en regelgeving. Deze zullen in het MER worden nagelopen op mogelijke relevantie voor het plangebied of de voorgenomen activiteit. Hier wordt volstaan met een opsomming.

Tabel 6.11
Relevante wet- en regelgeving op nationaal niveau

Wet- en regelgeving	
▪ Natuurbeschermingswet	▪ Boswet
▪ Flora- en Faunawet	▪ Wet verontreiniging oppervlaktewateren
▪ Monumentenwet	▪ Wet bodembescherming
▪ Wet op de waterhuishouding	▪ Circulaire industrielawaai
▪ Wet geluidhinder	▪ Besluit luchtkwaliteit

In onderstaande tabel staan de voor het plangebied relevante én huidig geldende plannen en programma's.

Tabel 6.12

Plannen en programma's op verschillende niveaus met relevantie voor Ede-Oost

Niveau	Plan of programma	Status
Europa	Vogelrichtlijn	Vastgesteld, juni 2001
	Habitatrichtlijn	Vastgesteld, juni 2001
	Dochterrichtlijnen m.b.t. luchtkwaliteit	Vastgesteld, april 1999
	Verdrag van Valletta (Malta) - archeologie	Vastgesteld, 1992
Rijk	Nota Ruimte	Vastgesteld, april 2004
	Nota Mobiliteit	Vastgesteld, 2004
	Nationaal Milieubeleidsplan 4	Vastgesteld, 2001
	Nota Belvedère	Vastgesteld, 1999
Provincie	Streekplan Gelderland	Vastgesteld, juni 2005
	Gelders Milieuplan 3	Vastgesteld, juni 2004
	Waterhuishoudingsplan 3	Vastgesteld, december 2004
	Provinciaal Verkeer en Vervoerplan 2	Vastgesteld, juni 2004
	Veluwe 2010	Vastgesteld, 2000
WERV-regio	Regionale structuurvisie WERV	Vastgesteld, augustus 2004
Waterschap Vallei en Eem	Waterbeheersplan Vallei en Eem	Vastgesteld, oktober 2003
Gemeente Ede	Verleden, Heden, Toekomst. Nota archeologiebeleid	Vastgesteld, september 2003
	Economie in Ede: vitaal en veelzijdig. Kadernota economisch beleid	Vastgesteld, november 2003
	Kadernota Masterplan Ede-oost / Spoorzone	Vastgesteld, april 2004
	Masterplan Ede-oost / Spoorzone	Vastgesteld, april 2005
	Nota Wonen (inclusief herijking)	Vastgesteld, januari 2004
	Nota Hoofdwegenstructuur	Vastgesteld, 1999
	Toerisme in Ede	Vastgesteld, november 2005
	Huidige bestemmingsplannen	Vastgesteld

Binnen deze plannen is sprake van doorwerking: zo zullen doelstellingen en kaders uit de Nota Ruimte opgenomen zijn in het Streekplan, en is het Verdrag van Valletta verwerkt in de Nota Archeologiebeleid van de gemeente Ede.

6.2 TE NEMEN BESLUITEN MET BETREKKING TOT EDE-OOST

Deze Startnotitie is de formele start van de gebiedsdekkende m.e.r.-procedure ten behoeve van de ontwikkeling Ede-Oost. Dit gebiedsdekkend m.e.r. dient ter onderbouwing van meerdere m.e.r.-plichtige en eventueel SMB-plichtige besluiten. Daarmee zal dit MER zowel aan de vereisten van de m.e.r.-procedure als de SMB-procedure voldoen. Het MER wordt als geheel gekoppeld aan het eerste (deel)besluit (bestemmingsplan of artikel 19-procedure) dat door de gemeente Ede wordt genomen.

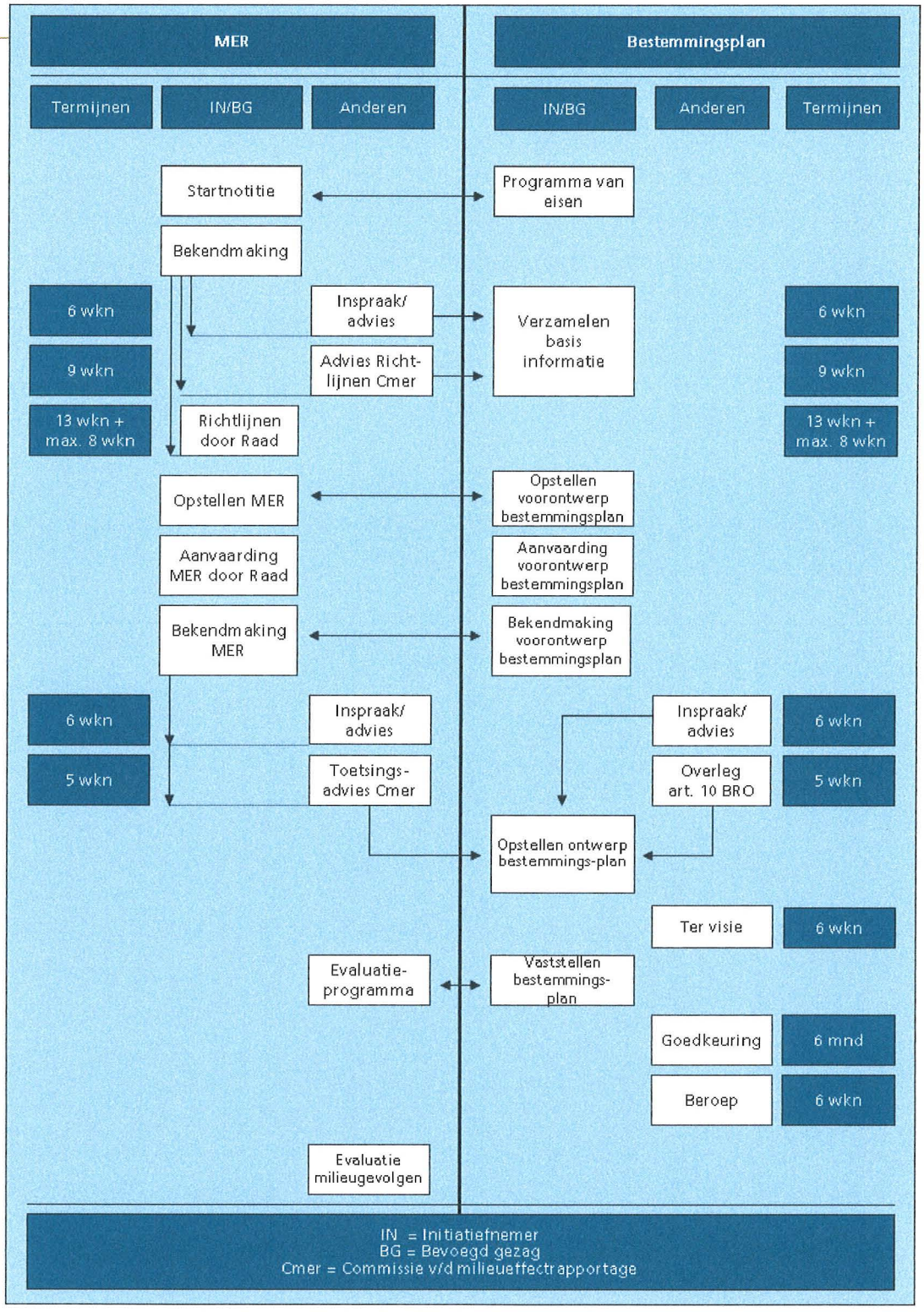
EERSTE (DEEL)BESLUIT DOOR GEMEENTE EDE

Het eerste (deel)besluit waaraan het MER wordt gekoppeld kan bijvoorbeeld een deelplan zijn waarvoor het nog niet nodig is de infrastructuur (significant) aan te passen cq waarvoor een tijdelijke en beperkte infrastructuuraanpassing voldoet. Zoals gezegd ligt aan dit eerste (deel)besluit wel een gebiedsdekkend MER voor het totale plan Ede-Oost ten grondslag.

Hierbij wordt de gebruikelijke procedure, met inspraak, overleg, bezwaar en beroep gevolgd. De procedurele relatie tussen het bestemmingsplan en milieu-effectrapport is weergegeven in de onderstaande (algemene) figuur.

Afbeelding 6.20

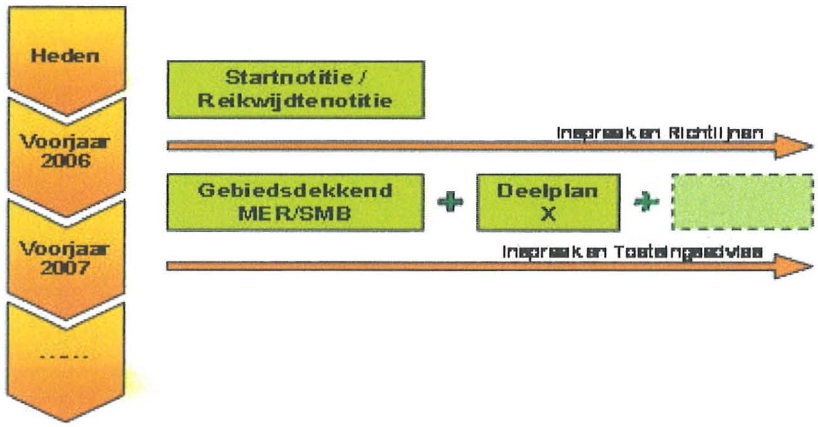
Procedures in een m.e.r. en een bestemmingsplan



Het geheel van een gebiedsdekkend MER gekoppeld aan het eerste (deel)besluit dat voorziet in de realisatie van Ede-Oost is schematisch weergegeven in het onderstaande planfiguur.

Afbeelding 6.21

Planfiguur Ede-Oost



6.3 BETROKKENEN

De belangrijkste betrokken partijen bij de m.e.r.-procedure zijn:

Initiatiefnemer

De initiatiefnemer van de herstructurering Ede-Oost is het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Ede.

Bevoegd Gezag

Het Bevoegd Gezag neemt het m.e.r.-plichtige besluit: de vaststelling van het eerste bestemmingsplan of Artikel 19-procedure. Indien het eerste besluit bestaat uit een bestemmingsplan wordt het Bevoegd Gezag gevormd door de Gemeenteraad van de gemeente Ede. Indien het eerste besluit bestaat uit een Artikel 19-procedure kan het Bevoegd Gezag gevormd door de Gemeenteraad of het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Ede (in geval van Artikel 19 lid 2).
Voor deze startnotitie wordt het Bevoegd Gezag gevormd door de Gemeenteraad.

Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cie-m.e.r.)

De Commissie voor de milieu-effectrapportage bestaat uit een aantal onafhankelijke deskundigen afkomstig uit verschillende disciplines. De Commissie geeft advies over de richtlijnen aan het Bevoegd Gezag en toetst het MER op juistheid en volledigheid. Bij het opstellen van het advies voor de richtlijnen en het toetsingsadvies wordt rekening gehouden met de inspraakreacties.

Wettelijke adviseurs

Het Bevoegd Gezag vraagt vooraf aan het opstellen van de richtlijnen advies aan de zogenaamde wettelijke adviseurs. Dit zijn de regionale inspecteur van Ruimtelijke Ordening van het ministerie van VROM en de regionale directeur Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van het ministerie van LNV.

Insprekers

Belanghebbenden kunnen twee keer inspreken tijdens de m.e.r.-procedure. De eerste keer is na het verschijnen van de Startnotitie. De inspraak richt zich dan op de vraag of deze startnotitie de onderzoeksvraag ten behoeve van het MER voldoende beschrijft, met andere woorden wordt straks in het MER datgene onderzocht dat ook relevant is. De tweede keer inspraak vindt plaats na het verschijnen van het MER.

Uw reactie op deze startnotitie is welkom

Op 22 maart 2006 zal deze Startnotitie bekend worden gemaakt in de Staatscourant en het huis aan huisblad Ede Stad. Tot 6 weken daarna (23 maart t/m 10 mei 2006) kunt u schriftelijk uw inspraakreactie indienen bij:

De Gemeenteraad van Ede
Postbus 9022
6710 HK Ede

Onder vermelding van: Startnotitie Ede-Oost / Spoorzone

BIJLAGE 1

Begrippenlijst

Begrippen	
Alternatief	Eén van de mogelijke oplossingen om de doelstellingen te bereiken.
Autonome ontwikkeling	Op zichzelf staande ontwikkeling, die optreedt zonder dat één van de alternatieven wordt uitgevoerd.
Bevoegd gezag	De overheidsinstantie die bevoegd is het m.e.r.-plichtige besluit te nemen en die de m.e.r.-procedure organiseert. In dit project de gemeenteraad van Ede.
Commissie m.e.r.	Onafhankelijke commissie die het bevoegd gezag adviseert over de richtlijnen voor de inhoud van het MER en de kwaliteit van het MER.
Compenserende maatregel	Maatregel waarbij in ruil voor het aanbrengen van milieuschade op de ene plaats vervangende waarden elders worden gecreëerd.
Ingreep	Afzonderlijke milieubeïnvloeding die teweeggebracht kan worden door een (m.e.r.-plichtige) activiteit.
Initiatiefnemer	Diegene(n) die de m.e.r.-plichtige activiteit wil ondernemen, in dit geval Burgemeester en Wethouders van de gemeente Ede.
Meest milieuvriendelijk alternatief	Alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu zijn toegepast.
m.e.r.	Milieu-effectrapportage (de procedure).
MER	Milieu-effectrapport; openbaar rapport waarin van de voorgenomen activiteit en de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven de te verwachten gevolgen op het milieu in hun onderlinge samenhang worden beschreven op systematische en zo objectief mogelijke wijze. Het wordt opgesteld ten behoeve van een of meer besluiten die over de betreffende activiteit genomen moeten worden.
Mitigerende maatregel	Maatregel om de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu te voorkomen of te beperken.
Nulalternatief	Bij dit alternatief wordt uitgegaan van de bestaande situatie en de autonome ontwikkeling. Dit alternatief dient als referentiekader voor de effectbeschrijvingen van alle alternatieven.
Permanente effecten	Effecten van de ingreep, die optreden zolang het voorgenomen alternatief aanwezig is.
Plangebied	Een duidelijk begrenst gebied waar de feitelijke activiteit van de plannen plaatsvindt.
Referentie	Vergelijking(maatstaf)
Studiegebied	Gebied waar relevante effecten op kunnen treden veroorzaakt door de ingreep.
SMB	Strategische milieubeoordeling.
Tijdelijke effecten	Het begrip wordt in dit verband gebruikt voor effecten die optreden bij de uitbreiding van de voorgenomen activiteit.

BIJLAGE 2

Literatuurlijst

1. Masterplan Ede-Oost / Spoorzone, gemeente Ede, april 2005.
2. Kadernota Masterplan Ede-Oost, gemeente Ede, 15 april 2004.
3. Streekplan Gelderland 2005, provincie Gelderland, 29 juni 2005.
4. Strategische milieubeoordeling Streekplan Gelderland, provincie Gelderland, 8 november 2004.
5. Regionale structuurvisie WERV, WERV-regio, augustus 2004.
6. Nota Ruimte, Ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ, 23 april 2004.
7. Nota Archeologie, gemeente Ede, december 2003.
8. Marktstudie kantoren Ede-oost', Buck Consultants International, september 2004.

BIJLAGE 3

Milieukenmerken Vogel- en Habitatrichtlijngebied de Veluwe

In de Strategische milieubeoordeling die is uitgevoerd ten behoeve van het Streekplan Gelderland is de volgende omschrijving van de milieukenmerken van het Vogel- en Habitatrichtlijngebied de Veluwe gegeven.

Milieukenmerken

De Veluwe is aangewezen als Speciale Beschermingszone onder de Vogelrichtlijn vanwege de aanwezigheid van bossen, beken, heide en zandverstuivingen die als geheel het leefgebied vormen van een aantal in artikel 4 van de Richtlijn bedoelde vogelsoorten. Het gebied vormt het leefgebied van soorten van Bijlage I (art. 4.1) en tevens fungeert het als broedgebied van andere trekvogelsoorten (art. 4.2). De begrenzing van de Beschermingszone is zo gekozen dat een in landschappelijk en vogelkundig opzicht samenhangend geheel is ontstaan dat voorziet in de beschermingsbehoefte met betrekking tot het voortbestaan en voortplanten van bedoelde vogelsoorten (aanwijzingsbesluit Vogelrichtlijngebied de Veluwe, 24 maart 2000).

Kwalificerende soorten voor aanwijzing speciale beschermingszone Vogelrichtlijn:

Wespendief, Nachtzwaluw, IJsvogel, Zwarte Specht, Boomleeuwerik, Duinpieper, Grauwe klauwier (Veluwe vormt één van de vijf belangrijkste broedgebieden voor deze soorten). De bossen, heidevelden en zandverstuivingen zijn verder van belang als broedgebied van Draaihals, Roodborsttapuit en Tapuit.

Kwalificerende soorten voor aanwijzing HR gebied:

Belangrijkste gebied voor:

Habitattype

- 2310 Psammofiele heide met Struikhei (Calluna) en Stekelbrem (Genista).
- 2330 Open grasland met Buntgras en Struisgrassoorten (Corynephorus en Agrostis-soorten) op landduinen.
- 3130 Oligotrofe tot mesotrofe stilstaande wateren met vegetatie behorend tot de Oeverkruid-orde (Littorelletalia uniflorae) en/of Dwergbiezen-klasse (Isoëto-Nanojuncetea).
- 3160 Dystrofe natuurlijke poelen en meren.
- 4030 Droge Europese heide.
- 6230 Soortenrijke heischrale graslanden, op arme bodems van berggebieden (en van submontane gebieden in het binnenland van Europa).
- 7150 Slenken in veengronden met vegetatie behorend tot het Snavelbies-verbond (Rhynchosporion).
- 9120 Zuurminnende Atlantische beukenbossen met ondergroei van Hulst (Ilex) of soms Taxus (Quercion roboripetraea of Ilici fagion).
- 9190 Oude zuurminnende eikenbossen op zandvlakten met Zomereik (Quercus robur).

Soort

- Vliegend hert.
- Beekprik.
- Rivierdonderpad.

Verder aangemeld voor:

Habitattype

- 2320 Psammofiele heide met Struikhei (Calluna) en Kraaihei (Empetrum nigrum).
- 4010 Noord-Atlantische vochtige heide met Dophei (Erica tetralix).
- 5130 Jeneverbes (Juniperus communis)-formaties in heide of kalkgrasland.
- 91E0 Alluviale bossen met Zwarte Els (Alnus glutinosa) en Es (Fraxinus excelsior) (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae).

Soort

- Gevlekte witsnuitlibel.
- Meervleermuis.
- Kamsalamander.
- Drijvende waterweegbree.

BIJLAGE

4 Nadere onderbouwing woningbouwprogramma Ede

De gemeente Ede streeft naar een gematigde groei, die er op is gericht om een aantrekkelijk woon- en leefklimaat te houden met voldoende ruimte voor woningbouw. Daarbij worden beperkte vestigingsoverschotten voorzien, die voortvloeien uit de regionale opvangtaak van de gemeente en de ontwikkeling van enkele grotere woningbouwlocaties in Ede Stad. Een groei wordt verwacht van 106.000 inwoners in 2005 tot bijna 123.000 inwoners in 2030. Bij een dergelijke bevolkingsgroei hoort een groei van de woningvoorraad met circa 13.000 woningen. In de periode tot 2015, wanneer Ede circa 114.000 inwoners telt, gaat het om zo'n 6.000 woningen[5]. Van de woningbehoefte kan 48% als eigen behoefte van Ede Stad worden gezien, 30% als behoefte van de dorpen en het buitengebied en 22% als een te realiseren vestigingsoverschot. Het vestigingsoverschot vloeit met name voort uit het bijzondere woonmilieu dat in Ede Oost (voormalige kazerneterreinen en voormalige Enka-terrein) wordt gerealiseerd.

Tegenover deze behoefte staat een potentiële capaciteit van maximaal 15.000 à 16.000 woningen. Daarmee zou sprake zijn van een 'overcapaciteit' van zo'n 20%. De realiteit is dat plannen soms niet doorgaan of vertraagd tot uitvoering komen. Enige overcapaciteit is daarom noodzakelijk. De provincie Gelderland acht zelfs een veel hogere overcapaciteit acceptabel.

De 'hardheid' van de capaciteit is zeer verschillend. De binnenstedelijke capaciteit in Ede Stad, Kernhem B en Ede Oost past binnen het nieuwe streekplan en de huidig geldende structuurvisie voor de WERV (Wageningen-Ede-Rhenen-Veenendaal). Kernhem C (circa 1.000 woningen) is een locatie die mogelijk nog in het streekplan wordt opgenomen en waarover ook in de gemeente nog geen politieke besluitvorming heeft plaatsgevonden. Ook over de capaciteit na 2015 in de dorpen en het buitengebied heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. De aangenomen capaciteit voor de na 2015 te ontwikkelen zoekgebieden is een eerste inschatting, waarover ook in regionaal verband nog afstemming moet plaatsvinden.

Het door Companen uitgevoerde woningmarktonderzoek ten behoeve van het Masterplan Ede Oost geeft als gewenste woningdifferentiatie 34% huur (waarvan 12% sociaal en 22% duur) en 66% koop (18% goedkoop, 19% middelduur en 29% duur) aan. Maximaal 30% zou als gestapelde bouw kunnen worden gerealiseerd.
In het Masterplan is voor een hoger aandeel gestapeld, namelijk 40 tot 60% gekozen. Daarmee komt de capaciteit op 3.500 tot 4.500 woningen. Uiteraard zal het feitelijke aandeel gestapelde bouw afhankelijk zijn van de toekomstige woningmarktontwikkeling.

---

[5] Gemeente Ede, afdeling OO&S: 'Bevolkingsprognose Ede tot 2030' (2005). De woningbehoefte is afgeleid van een woningbehoeftenprognose van adviesbureau Companen opgesteld in het kader van het Masterplan Ede Oost ('Ede Oost, Kansen voor wonen op de Veluwe' september 2004) en de uitkomsten van in 2005 uitgevoerd woningmarktonderzoek in de dorpen van de gemeente Ede.

COLOFON

STARTNOTITIE / REIKWIJDTENOTITIE EDE-OOST SPOORZONE

VASTGESTELD GEMEENTERAAD VAN EDE, 2 MAART 2006

OPDRACHTGEVER:

GEMEENTE EDE

STATUS:

Vrijgegeven

AUTEUR:

B.P.W. Schlangen
R.J.A.M. Broekman
B.M.H. Van de Putte

GECONTROLEERD DOOR:

drs. L. de Haas

VRIJGEGEVEN DOOR:

drs. L. de Haas

2 maart 2006
110623/CE6/0F3/000450

ARCADIS Ruimte & Milieu BV
Beaulieustraat 22
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Tel 026 3778 899
Fax 026 4457 549
www.arcadis.nl

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.