

**AANVULLING MER EDE-OOST EN SPOORZONE
BESTEMMINGSPLAN PARKLAAN**

GEMEENTE EDE

21 april 2015
078403372:0.1 - Definitief
C05058.000036.0100



Inhoud

Samenvatting	5
1 Deze aanvulling	7
1.1 Gefaseerde besluitvorming met m.e.r.: al doorlopen stappen	7
1.2 Waarom deze aanvulling op het MER?	8
1.3 De procedure	9
1.3.1 Bevoegd gezag & Initiatiefnemer	9
1.3.2 Consultatie over de reikwijdte en het detailniveau	9
1.3.3 Reactie naar aanleiding van deze aanvulling	10
1.4 Leeswijzer	11
2 Wijziging uitgangspunten: programma en verkeersmodel	13
2.1 Aanleiding nieuw verkeersmodel	13
2.2 Nut en noodzaak Parklaan	13
2.3 Invloed op milieueffecten	14
2.4 Conclusies	14
3 Aanvullende onderzoeken: Passende Beoordeling en GNN	17
3.1 Passende Beoordeling: resultaten en conclusies	17
3.2 Toetsing Gelders Natuurnetwerk (GNN)	19
3.3 Invloed op milieueffecten	21
3.4 Conclusies	22
4 Wijzigingen ontwerp en gedetailleerde milieuonderzoeken	23
4.1 Aanpassingen ontwerp	23
4.2 Invloed op milieueffecten	28
4.3 Conclusies	37
Bijlage 1 Al doorlopen stappen	39
Bijlage 1.1 De basis: MER ontwikkeling Ede-Oost en Spoorzone (2008)	39
Bijlage 1.2 Eerste aanvulling MER: Bestemmingsplan ENKA (2009)	40
Bijlage 1.3 Tweede aanvulling MER: Bestemmingsplan Parklaan 2012	41
Bijlage 1.4 Derde aanvulling MER: Bestemmingsplan Kazerneterreinen (2013)	43
Colofon	45

Samenvatting

Dit rapport vormt een aanvulling op het Milieueffectrapport (MER) Ontwikkeling Ede-Oost en Spoorzone uit 2008 en de eerdere aanvulling hierop uit 2009 en is opgesteld ten behoeve van de besluitvorming over het bestemmingsplan Parklaan dat naar verwachting in 2015 wordt vastgesteld. Sinds de aanvulling op het MER uit 2009 hebben zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan:

- Beperkte aanpassingen van het programma voor Ede-Oost en het recent in gebruik nemen van een nieuw verkeersmodel voor Ede.
- Meer gedetailleerde informatie in de vorm van recente bestemmingsplanonderzoeken, waaronder de passende beoordeling en de toetsing aan het Gelderse Natuur Netwerk (GNN, voorheen EHS). Deze onderzoeken zijn gebaseerd op de actuele wet- en regelgeving en actueel beleid.
- Wijzigingen in het ontwerp ten opzichte van de in de aanvulling op het MER in 2009 onderzochte alternatieven met minimaal en maximaal ruimtebeslag.

In deze aanvulling is de actualiteit van het oorspronkelijke MER en de eerdere aanvulling getoetst op basis van deze ontwikkelingen en is de milieu-informatie waar nodig aangevuld.

Conclusies programma en verkeersmodel

De (beperkte) bijstellingen van het programma en het nieuwe verkeersmodel kunnen van invloed zijn op het voorziene gebruik van de Parklaan en de hiermee samenhangende effecten zoals voorspeld in het oorspronkelijke MER uit 2008 en de aanvulling hierop uit 2009. In de milieuonderzoeken ten behoeve van het bestemmingsplan zijn de milieugevolgen van het gebruik van de Parklaan gedetailleerd bepaald op basis van de meest recente verkeerscijfers en daarmee beschikbaar voor de besluitvorming en daarmee kunnen alle noodzakelijk geachte maatregelen worden genomen. Het algemene beeld voor wat betreft de verkeerscijfers en de verkeer aantrekkende werking van de Parklaan is niet veranderd en nut en noodzaak staan nog overeind.

Conclusies Passende Beoordeling en toetsing GNN

De ten behoeve van het bestemmingsplan uitgevoerde passende beoordeling en toetsing Gelders Natuur Netwerk (GNN, voorheen EHS) bevestigen de beschreven en negatief beoordeelde effecten in de aanvulling van het MER uit 2009 voor wat betreft Natura 2000 en EHS grotendeels. Alleen het ruimtebeslag op Natura 2000-gebied Veluwe wordt nu neutraal beoordeeld in plaats van negatief en de effecten als gevolg van stikstofdepositie worden nu juist negatief in plaats van positief beoordeeld (zie tabel S1 voor een overzicht).

Conclusies ontwerpwijzigingen en de meer gedetailleerde bestemmingsplanonderzoeken

Hoewel de ontwerpwijzigingen en de meer gedetailleerde bestemmingsplanonderzoeken lokaal van invloed zijn op de beoordeling van de effecten in de eerdere aanvulling op het MER uit 2009 (zie tabel S1), is dit niet of nauwelijks van invloed op het totale beeld van de effecten van de Parklaan. De bestemmingsplanonderzoeken geven een meer gedetailleerd beeld van de effecten van het uiteindelijk verkozen ontwerp, maar de meer globale effectbeoordeling van de beide alternatieven met minimaal en maximaal ruimtebeslag uit de eerdere aanvulling van het MER uit 2009 is grotendeel nog actueel.

Tabel S1: Verschillen effectbeoordeling aanvulling MER 2009 versus Bestemmingsplan 2015

criterium	Referentie	Alternatief minimaal ruimtebeslag (2009)	Alternatief maximaal ruimtebeslag (2009)	Bestemmings- plan (2015)
Ruimtebeslag N2000	0	-	--	0
Depositie N2000	0	+	+	--
Ruimtebeslag flora	0	0	0	-
Overige geomorfologische elementen en structuren	0	-	-	0
Cultuurhistorische monumenten	0	-	-	--
Overige cultuurhistorische waarden	0	-	-	--
Wonen en werken	0	-	-	0
Kabels en leidingen	0	0	0	-

Kwalitatieve beoordeling ten opzichte van de referentiesituatie:

0	Neutraal
+ / -	Licht positief / Licht negatief
++ / --	Positief / Negatief
+++ / ---	Zeer positief / Zeer negatief

Invloed op het MMA uit aanvulling MER uit 2009

De nieuwe inzichten resulteren in twee wijzigingen in de samenstelling van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) uit de eerdere aanvulling op het MER uit 2009:

- In het MMA ligt ter plaatse van Hoekelum het verschuiven van het tracé en verplaatsing van het theehuis in westelijke richting conform het huidige bestemmingsplan voor de hand, in plaats van verschuiving van het tracé in oostelijke richting met (meer) ruimtebeslag op Natura 2000, de GNN en het Rijksmonument 'Historische buitenplaats Hoekelum'.
- In het MMA zouden conform de huidige inzichten maatregelen nodig zijn vanwege de verhoogde stikstofdepositie. Hier is nu invulling aan gegeven door aansluiting te zoeken bij de landelijke Programmatische Aanpak Stikstof (PAS), zodat hiervoor door de gemeente Ede geen lokale maatregelen hoeven te worden opgenomen in het bestemmingsplan.

Verder zijn de wijzigingen en nieuwe inzichten niet van invloed op de conclusies, de voorgestelde maatregelen om effecten te voorkomen of beperken en de samenstelling van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) uit het oorspronkelijke MER uit 2008 en de eerdere aanvulling uit 2009.

Eindconclusie

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat met deze aanvulling, de eerdere aanvulling uit 2009, het MER uit 2008 en de toelichting van het bestemmingsplan met bijbehorende onderzoeken (inclusief de passende beoordeling en de toetsing van de GNN) de voor de besluitvorming over het bestemmingsplan benodigde milieu-informatie beschikbaar is.

1

Deze aanvulling

Dit rapport vormt een aanvulling op het Milieueffectrapport (MER) Ontwikkeling Ede-Oost en Spoorzone uit 2008 en de eerdere aanvulling hierop uit 2009 en is opgesteld ten behoeve van de besluitvorming over het bestemmingsplan Parklaan dat naar verwachting in 2015 wordt vastgesteld. De Parklaan vormt de nieuwe ontsluitingsweg voor Ede-Oost. In dit hoofdstuk komen achtereenvolgens aan de orde:

- De al doorlopen stappen in de besluitvorming over Ede-Oost en de milieueffectrapportage (m.e.r.).
- Het doel en de opzet van deze aanvulling.
- De m.e.r.- en bestemmingsplanprocedure.
- De leeswijzer van deze aanvulling.

1.1 GEFASEERDE BESLUITVORMING MET M.E.R.: AL DOORLOPEN STAPPEN

Een nieuwe invulling van het gebied Ede-Oost (sinds december 2009 omgedoopt tot Veluwe Poort) is mogelijk en nodig geworden door een aantal ruimtelijke ontwikkelingen:

- De ENKA-fabriek in Ede-Oost is in 2002 gesloten.
- In 2007 is een overeenkomst gesloten tussen Defensie en de Gemeente Ede waarin de aankoop van het totale kazerneterrein is vastgelegd. Het gebied is op 3 februari 2011 aan de Gemeente Ede overgedragen. Het betreft de Maurits, Beeckman en Stevin kazerne.
- Er zijn plannen voor het revitaliseren van het station Ede-Wageningen en de spoorzone.
- Er is behoefte aan nieuwe woningen en kantoren
- Er is een oplossing nodig voor bestaande en toekomstige verkeersknelpunten.

De ontwikkeling van Ede-Oost en de spoorzone is in 2005 mogelijk gemaakt in het Streekplan Gelderland (vastgesteld op 29 juni) en is door de gemeente Ede uitgewerkt in het Masterplan Ede-Oost / Spoorzone (vastgesteld in april 2005). In dit Masterplan is een integrale ontwikkelingsstrategie opgenomen voor Ede-Oost. In het Masterplan is een herontwikkelings- en intensiveringsopgave voor de stad Ede voorgesteld met een capaciteit van 3.500 tot 4.500 woningen, 90.000 tot 110.000 m2 bedrijfsvloeroppervlak aan 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. Om al deze ontwikkelingen mogelijk te maken was toen al de verwachting dat een nieuwe ontsluitingsstructuur nodig is richting N224 en A12 en het station.

Door de aard en omvang van de geplande activiteiten binnen Ede-Oost is sprake van een verplichting tot het doorlopen van de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.-plicht). En wel om drie redenen: het aantal woningen dat wordt voorzien, de beoogde nieuwe ontsluitingsstructuur voor het verkeer en omdat een passende beoordeling in het kader van Natura 2000 nodig is (significante effecten kunnen op voorhand niet worden uitgesloten).

De gemeente Ede heeft gekozen voor een gefaseerde besluitvorming over Ede-Oost met gekoppeld hieraan ook het gefaseerd doorlopen van de m.e.r.-procedure:

- 2006: opstart m.e.r.-procedure door publicatie van de gecombineerde 'Startnotitie / Reikwijdtenotitie Ede-Oost Spoorzone'.
- 2008: vastleggen van de nieuwe ontsluitingsstructuur in de Structuurvisie Infrastructuur en gekoppeld hieraan het opstellen van het Milieueffectrapport (MER) Ontwikkeling Ede-Oost en Spoorzone.
- 2009: bestemmingsplan ENKA-terrein met de eerste aanvulling op het MER.
- 2012: bestemmingsplan voor de Parklaan, met de tweede aanvulling op het MER.
- 2012: bestemmingsplan Kazerneterreinen, met de derde aanvulling op het MER.
- Bestemmingsplannen voor de ontwikkeling van de Spoorzone, Kop van Parkweg en SOMA-AZO terrein volgen nog, zo nodig met een aanvulling op het MER.

De onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) heeft naar aanleiding van alle al gezette m.e.r.-stappen geadviseerd (startnotitie, MER en de drie aanvullingen). Met deze adviezen is bij alle vervolgstappen rekening gehouden. In bijlage 1 zijn de al doorlopen stappen in chronologische volgorde nader toegelicht en is ook ingegaan op de adviezen van de Commissie m.e.r.

1.2 WAAROM DEZE AANVULLING OP HET MER?

Nieuw bestemmingsplan Parklaan

Op 23 april 2014 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State het op 27 september 2012 vastgestelde bestemmingsplan Parklaan om procedurele redenen vernietigd. Omdat realisatie van de Parklaan noodzakelijk blijft voor de ontsluiting van Ede-Oost als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Veluwe Poort, is de gemeente Ede voornemens om in 2015 een nieuw bestemmingsplan voor de Parklaan vast te stellen. In het nieuwe bestemmingsplan zijn een aantal wijzigingen aangebracht ten opzichte van het vorige bestemmingsplan.

Actualisatie van de tweede aanvulling op het MER

Omdat het bestemmingsplan Parklaan nog steeds m.e.r.-plichtig is, zal de m.e.r.-procedure specifiek voor dit bestemmingsplan opnieuw moeten worden afgerond zoals dat ook in 2012 is gedaan voor het inmiddels vernietigde bestemmingsplan. Hierbij kan evenals in 2012 worden teruggevallen op de startnotitie uit 2006, het MER uit 2008 en de eerste aanvulling hierop uit 2009.

Ten behoeve van de besluitvorming over het vernietigde bestemmingsplan is in 2012 een tweede aanvulling op het MER opgesteld. Omdat nu sprake is van een aantal wijzigingen in het bestemmingsplan ten opzichte van 2012 is de aanvulling op het MER uit 2012 geactualiseerd (voorliggend rapport). Daarbij is rekening gehouden met de adviezen van de Commissie m.e.r. naar aanleiding van de tweede aanvulling. Sinds de oorspronkelijke eerste aanvulling op het MER uit 2009 hebben zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan:

- Beperkte aanpassingen van het programma voor Ede-Oost en het recent in gebruik nemen van een nieuw verkeersmodel voor Ede.
- Meer gedetailleerde informatie in de vorm van recente bestemmingsplanonderzoeken, waaronder de passende beoordeling en de toetsing aan het Gelderse Natuur Netwerk (GNN, voorheen EHS). Deze onderzoeken zijn gebaseerd op de actuele wet- en regelgeving en actueel beleid.
- Wijzigingen in het ontwerp ten opzichte van de in de aanvulling op het MER in 2009 onderzochte alternatieven met minimaal en maximaal ruimtebeslag.

In deze aanvulling is de actualiteit van het oorspronkelijke MER en de eerdere aanvulling getoetst op basis van deze ontwikkelingen en is de milieu-informatie waar nodig aangevuld.

Deze geactualiseerde tweede aanvulling is evenals in 2012 opgezet als ‘aanvulling op de aanvulling’ en moet in samenhang worden gelezen met het oorspronkelijke MER uit 2008 en de eerste aanvulling uit 2009. Voor plannen zoals bestemmingsplannen is het wettelijk verplicht om de Passende Beoordeling Natura 2000 en het MER te integreren. Ook is het wettelijk verplicht om de m.e.r.-procedure en de procedure voor het bestemmingsplan in deze fase te koppelen. Daarom zijn de volgende stukken in het kader van zowel de m.e.r.-procedure als de bestemmingsplanprocedure voor de Parklaan samen ter inzage gelegd voor het verkrijgen van zienswijzen en opnieuw voorgelegd ter toetsing aan de Commissie m.e.r.:

- Het oorspronkelijke MER uit 2008.
- De eerste aanvulling op het MER met Passende Beoordeling uit 2009.
- Deze geactualiseerde tweede aanvulling op het MER met de geactualiseerde Passende Beoordeling.
- Het ontwerp van het bestemmingsplan Parklaan met bijbehorende onderzoeken.

Daarmee is de voor de besluitvorming over het bestemmingsplan Parklaan benodigde milieu-informatie beschikbaar. Benadrukt wordt dat bij deze besluitvorming nu de inrichting van de Parklaan centraal staat; de ontsluitingsstructuur is al vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur. Een groot deel van de beschreven effecten in het oorspronkelijke MER uit 2008 zijn niet relevant voor de besluitvorming over de inrichting.

1.3 DE PROCEDURE

Het voorkomen van aantasting van het milieu is van groot maatschappelijk belang. Het is daarom zaak om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te betrekken. Om hier in de praktijk vorm aan te geven is het instrument m.e.r. ontwikkeld. M.e.r. dient in dit geval ter onderbouwing van de besluitvorming over het bestemmingsplan voor de Parklaan. M.e.r. is een procedure die bestaat uit een aantal verschillende stappen. Gekoppeld aan de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn in dit geval zowel de zogenoemde besluit-m.e.r. als uitgebreide m.e.r.-procedure doorlopen (de beperkte procedure geldt alleen voor milieuvergunningen zonder passende beoordeling). In navolgend tekstkader is toegelicht waarom twee procedures moeten worden doorlopen. De doorlopen stappen worden navolgend kort toegelicht.

1.3.1 BEVOEGD GEZAG & INITIATIEFNEMER

Voor deze m.e.r.-procedure is de gemeente Ede zowel het Bevoegd Gezag als de initiatiefnemer. Praktisch gezien betekent dit dat het College van Burgemeester en Wethouders verantwoordelijk is voor de voorbereiding van het bestemmingsplan en het gekoppeld hieraan op juiste wijze doorlopen van de m.e.r.-procedure en de gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt. Bij de vaststelling maakt de gemeenteraad gebruik van het milieueffectrapport (MER) inclusief deze geactualiseerde tweede aanvulling en de reacties en adviezen die zijn gegeven naar aanleiding van de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan met MER.

1.3.2 CONSULTATIE OVER DE REIKWIJDTE EN HET DETAILNIVEAU

De eerste fase van de m.e.r.-procedure stond in het teken van het afbakenen en vaststellen van de beoogde aanpak van het op te stellen milieueffectrapport (MER) en de communicatie hierover met de betrokken bestuursorganen en andere belanghebbenden. De gemeente heeft daartoe de gecombineerde ‘Startnotitie / Reikwijdtenotitie Ede-Oost Spoorzone’ laten opstellen (ARCADIS, 2 maart 2006). Op 22 maart 2006 is door de gemeente Ede een openbare kennisgeving gepubliceerd waarin is aangegeven welke procedure de

gemeente wenst te volgen. De notitie heeft vervolgens gedurende zes weken ter inzage gelegen en op basis van de inspraakreacties en adviezen van Commissie m.e.r. en overige wettelijk adviseurs zijn de richtlijnen voor het MER vastgesteld.

Nieuwe M.e.r.-wetgeving sinds 1 juli 2010 en 1 april 2011

Op 1 juli 2010 is de m.e.r.-wetgeving gemoderniseerd. Doel van de modernisering is dat meer maatwerk mogelijk is door minder en eenvoudigere regels met meer samenhang, maar met behoud van de milieudoelstelling. Bovendien is op 1 april 2011 het landelijke Besluit m.e.r., waarin de m.e.r.-plicht voor een belangrijk deel is geregeld, ingrijpend gewijzigd. De m.e.r.-procedure voor de ontwikkeling van Ede-Oost en de spoorzone is gestart volgens de 'oude' spelregels. Voor wat betreft de vastlegging van de nieuwe hoofdonthutingsweg (Parklaan) in het bestemmingsplan is daarbij sprake van een dubbele procedurele plicht:

- Omdat de Parklaan valt onder categorie 1.2 'aanleg van een autoweg' uit zowel het 'oude' als het 'nieuwe' onderdeel C van de bijlage van het Besluit m.e.r. en wordt vastgelegd als niet nader uit te werken eindbestemming moet volgens de 'oude' spelregels de zogenoemde besluit-m.e.r. procedure worden doorlopen. Omdat de richtlijnen voor het MER zijn vastgesteld door de Raad voor 1 juli 2010 valt dit project namelijk onder de overgangsregeling die is opgenomen in de Wet milieubeheer en moet de m.e.r.-procedure ook worden afgerond volgens de 'oude' spelregels.
- Omdat significante effecten op Natura 2000 op voorhand niet kunnen worden uitgesloten is sprake van een verplichte passende beoordeling Natura 2000 en moet volgens de 'oude' spelregels de zogenoemde plan-m.e.r. procedure worden doorlopen. Omdat het ontwerp bestemmingsplan Parklaan met het planMER niet voor 1 juli 2010 ter inzage heeft gelegen valt dit project niet onder de overgangsregeling die is opgenomen in de Wet milieubeheer en moet de m.e.r.-procedure worden doorlopen volgens de 'nieuwe' spelregels, te weten de zogenoemde uitgebreide m.e.r.-procedure. Met de al doorlopen stappen volgens de oude besluit-m.e.r. en plan-m.e.r. procedure wordt hieraan echter (ruimschoots) voldaan.

De stappen van de besluit-m.e.r. procedure en de uitgebreide m.e.r.-procedure zijn doorlopen tot aan de vaststelling van het MER ontwikkeling Ede-Oost en spoorzone door de Raad in 2008. De stappen die nu nog volgen voor het bestemmingsplan Parklaan zijn voor beide procedures gelijk: ter inzage legging en indiening van zienswijzen, advies van de Commissie m.e.r. en vaststelling van het bestemmingsplan.

1.3.3 REACTIE NAAR AANLEIDING VAN DEZE AANVULLING

Conform de voorgenomen aanpak zijn in de periode 2006 – 2008 de milieuonderzoeken uitgevoerd en het oorspronkelijke MER opgesteld. Daarbij is waar mogelijk en zinvol rekening gehouden met de ingebrachte zienswijzen, reacties en adviezen. Parallel aan het opstellen van het MER is het ontwerp van de Structuurvisie Infrastructuur opgesteld. Het ontwerp van de Structuurvisie heeft samen met het MER ter inzage gelegen van 5 juni 2008 tot 8 juli 2008. Mede op basis van de resultaten van het MER met inachtneming van zienswijzen en adviezen is de definitieve structuurvisie in 2008 vastgesteld.

Gekoppeld aan het opstellen van het ontwerp van het bestemmingsplan Parklaan zijn de tweede aanvulling op het MER en de passende beoordeling geactualiseerd. Het MER met de eerste en tweede aanvulling heeft samen met beide passende beoordelingen en het ontwerp van het bestemmingsplan 6 weken ter inzage gelegen. In deze periode was het voor iedereen mogelijk om zienswijzen in te dienen op het MER met aanvullingen.

Daarnaast is het MER getoetst door de Commissie voor de m.e.r. Deze onafhankelijke commissie toetst of de essentiële informatie in het MER aanwezig is om het milieu volwaardig mee te nemen in de besluitvorming over het bestemmingsplan Parklaan. Mede op basis van de resultaten van het MER met inachtneming van zienswijzen en adviezen wordt het definitieve bestemmingsplan vastgesteld, bekend gemaakt en ter inzage gelegd. Tegen het bestemmingsplan kan beroep worden aangetekend bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Na vaststelling van het bestemmingsplan en eventuele beslissing op beroep kan worden begonnen met de realisatie van de Parklaan. Vanuit de m.e.r.-procedure is het verplicht om de daadwerkelijk optredende milieueffecten van de realisatie van deze ontwikkeling conform het bestemmingsplan te monitoren en te evalueren.

1.4 LEESWIJZER

Deze aanvulling bestaat afgezien van dit inleidende hoofdstuk uit drie hoofdstukken:

- Hoofdstuk 2 gaat in op de wijziging van de uitgangspunten: (beperkte) aanpassingen van het programma voor Ede-Oost en het recent in gebruik nemen van een nieuw verkeersmodel voor Ede. In het licht van deze wijzigingen is in het verlengde van het eerdere advies van de Commissie m.e.r. nut en noodzaak van de Parklaan opnieuw getoetst en is getoetst welke invloed deze wijzigingen hebben op de eerder in het MER beschreven en beoordeelde milieueffecten van de Parklaan.
- Hoofdstuk 3 gaat in op de resultaten van uitgevoerde aanvullende onderzoeken: de passende beoordeling en de toetsing aan het Gelderse Natuur Netwerk (GNN, voorheen EHS). Dit is een verdere uitwerking van de passende beoordeling en de effectbeschrijving en -beoordeling natuur in de aanvulling op het MER uit 2009 op basis van het nu verkozen ontwerp voor de Parklaan. In lijn met de eerdere adviezen van de Commissie m.e.r. is hierbij opnieuw aandacht voor de gevolgen van stikstofdepositie voor beschermde habitattypen in het Natura 2000-gebied Veluwe.
- Hoofdstuk 4 gaat in op de wijzigingen in het ontwerp ten opzichte van de alternatieven met minimaal en maximaal ruimtebeslag in de aanvulling van het MER uit 2009. Daarbij is getoetst aan de hand van de meest recente bestemmingsplanonderzoeken, die zijn gebaseerd op de actuele wet- en regelgeving en actueel beleid, of de in de eerste aanvulling op het MER beschreven effecten en de daarbij gehanteerde methoden nog actueel zijn.

Per hoofdstuk wordt het hoe en waarom van de betreffende ontwikkeling toegelicht en wordt vervolgens getoetst in hoeverre deze van invloed is op de in de aanvulling op het MER uit 2009 beschreven effecten en of daarmee de destijds getrokken conclusies en gemaakte keuzes (waaronder de samenstelling van het meest milieuvriendelijke alternatief) in een ander daglicht komen te staan. Deze geactualiseerde tweede aanvulling moet dan ook in samenhang met het eerdere MER en de eerdere aanvulling worden gelezen.

2

Wijziging uitgangspunten: programma en verkeersmodel

2.1 AANLEIDING NIEUW VERKEERSMODEL

In het oorspronkelijke MER uit 2008 en de eerste aanvulling uit 2009 is gerekend met het toenmalige programma van woningen, bedrijven en voorzieningen in de Veluwe Poort. De afgelopen jaren is dit programma een aantal keren (beperkt) gewijzigd. Naast wijzigingen in het programma zijn er enkele wijzigingen opgetreden in het wegennetwerk van Ede. De gemeente Ede heeft om deze reden in 2011 gevraagd om een actualisatie uit te voeren van het verkeersmodel Ede voor het oostelijk deel van Ede met als nieuw basisjaar 2010 en toekomstjaar 2020. Deze actualisatie vormde de basis voor het vorige (inmiddels vernietigde) bestemmingsplan Parklaan.

Eind 2012 heeft de gemeente Ede (in samenwerking met de gemeente Wageningen) ingenieursbureau Royal HaskoningDHV de opdracht gegeven om het volledige verkeersmodel Ede te actualiseren. Dit nieuwe verkeersmodel heeft het basisjaar 2012 en het toekomstjaar 2030. Doordat tijdens deze actualisatie een groot aantal recente gegevens en verkeerstellingen zijn ingevoerd, heeft deze actualisatie het karakter gekregen van de bouw van een compleet nieuw verkeersmodel. De resultaten van de berekeningen zijn opgenomen als bijlage bij het bestemmingsplan, waarbij een aantal van de belangrijkste cijfers in de toelichting van het bestemmingsplan zijn weergegeven. Voor de milieuonderzoeken ten bate van het bestemmingsplan Parklaan is van de cijfers conform dit nieuwe verkeersmodel uitgegaan.

2.2 NUT EN NOODZAAK PARKLAAN

De aanleg van de Parklaan is ingrijpend. Daarom is het belangrijk stil te staan bij het nut en de noodzaak van de aanleg van de Parklaan. Naar aanleiding van de oorspronkelijke tweede aanvulling op het MER uit 2012 adviseerde de Commissie m.e.r. om bij het bestemmingsplan Parklaan een uitgebreidere verkeerskundige toelichting te geven waarbij de doelmatigheid van het voornemen wordt bevestigd. De gemeente heeft Royal HaskoningDHV de opdracht gegeven om de doelmatigheid van de Parklaan te onderbouwen op basis van het nieuwe verkeersmodel. Dit heeft geleid tot het rapport 'Nut en noodzaak Parklaan, Onderbouwing bestemmingsplan Parklaan' (Royal HaskoningDHV, januari 2015). Deze rapportage is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd, waarbij de belangrijkste resultaten in de toelichting van het bestemmingsplan zijn opgenomen.

De analyse bevestigt dat er behoefte is aan nieuwe ontsluitende infrastructuur voor de nieuw te ontwikkelen gebieden in Ede-Oost. Zonder deze nieuwe ontsluitende infrastructuur kan de Bennekomseweg het extra verkeer niet naar behoren verwerken. De doorstroming op de Edeseweg tussen Bennekom en Ede vormt in de situatie met ontwikkeling van Veluwe Poort een knelpunt. Het leefbaarheidsknelpunt bij de Klinkenbergerweg wordt versterkt bij de ontwikkeling van Veluwe Poort.

Het verkeer op de Tooroplaan/Emmalaan en de Zandlaan zal groeien. De knelpunten op de Tooroplaan worden in 2030 alleen maar versterkt en er is dan ook behoefte aan een betere verbinding van Ede-Oost naar de A12 voor vooral het verkeer in westelijke richting (van en naar richting Utrecht).

De aanleg van de Parklaan zorgt voor extra capaciteit op de oost-west verbindingen van Ede en daarmee een andere verdeling van de intensiteiten op de oost-west verbindingen. Ook in noord-zuid richting wordt in het oostelijk deel van Ede door een 2x2 uitvoering van de Parklaan (deel Edeseweg en Bennekomseweg) en een nieuwe verbinding tussen de Klinkenbergerweg en de N224 capaciteit toegevoegd. De extra capaciteit biedt verlichting voor de doorstromingsproblematiek op de bestaande oost-west verbindingen en de oostelijke noord-zuid verbinding en de leefbaarheidsproblematiek op de Klinkenbergerweg. Daarmee is nut en noodzaak van de Parklaan bevestigd.

2.3 INVLOED OP MILIEUEFFECTEN

Effecten als gevolg van aanleg en ruimtebeslag

Bij het ontwerp van de Parklaan in 2011 is er voor gekozen om een robuuste situatie te creëren. In de veronderstelling dat het autoverkeer ook verder in de toekomst nog zal toenemen, zijn de prognoses van de verkeersintensiteiten in 2020 ten bate van het ontwerp van de kruisingen opgehoogd met 20%. Hiermee is gezorgd voor een toekomst vast ontwerp en wordt voorkomen dat relatief kort na realisatie van de Parklaan wederom een reconstructie noodzakelijk is. Daarmee zijn de (beperkte) bijstellingen van het programma en het nieuwe verkeersmodel niet van invloed op de aanleg, het ruimtebeslag en de fysieke aanwezigheid van de Parklaan en de hiermee samenhangende effecten.

Effecten als gevolg van het gebruik van de Parklaan

De (beperkte) bijstellingen van het programma en het nieuwe verkeersmodel kunnen wel van invloed zijn op het voorziene gebruik van de Parklaan en de hiermee samenhangende effecten. Omdat inmiddels sprake is van een nieuw verkeersmodel waarbij andere zichtjaren worden gehanteerd en ook wijzigingen los van de ontwikkeling van Ede-Oost zijn verwerkt (onder andere wijzigingen in het wegennetwerk van Ede en nieuwe tellingen) kunnen de nu berekende intensiteiten in kwantitatieve zin niet worden vergeleken met de intensiteiten zoals gebruikt in het oorspronkelijke MER uit 2008 en de eerste aanvulling uit 2009. De nieuw berekende intensiteiten vormen de input voor de uitgevoerde milieuonderzoeken ten behoeve van het bestemmingsplan Parklaan. In hoofdstuk 4 van deze aanvulling is getoetst in hoeverre deze actuele milieuonderzoeken leiden tot nieuwe inzichten in vergelijking tot de milieueffecten zoals beschreven in het oorspronkelijke MER uit 2008 en de eerste aanvulling uit 2009.

Het algemene beeld voor wat betreft de verkeerscijfers en de verkeer aantrekkende werking van de Parklaan is echter niet veranderd. Zoals blijkt uit de in de vorige paragraaf toegelichte bevestiging van nut en noodzaak van de Parklaan worden de beoogde positieve effecten van de ontlasting van het bestaande wegennet met de Parklaan bereikt.

2.4 CONCLUSIES

De (beperkte) bijstellingen van het programma en het nieuwe verkeersmodel kunnen van invloed zijn op het voorziene gebruik van de Parklaan en de hiermee samenhangende effecten zoals voorspeld in het oorspronkelijke MER uit 2008 en de aanvulling hierop uit 2009. In de milieuonderzoeken ten behoeve van het bestemmingsplan zijn de milieugevolgen van het gebruik van de Parklaan gedetailleerd bepaald op basis van de meest recente verkeerscijfers en daarmee beschikbaar voor de besluitvorming en daarmee kunnen alle noodzakelijk geachte maatregelen worden genomen. In hoofdstuk 4 van deze aanvulling is

getoetst in hoeverre deze effecten passen binnen de in het oorspronkelijke MER en de aanvulling hierop onderzochte bandbreedte.

Het algemene beeld voor wat betreft de verkeerscijfers en de verkeer aantrekkende werking van de Parklaan is echter niet veranderd en nut en noodzaak staat nog overeind. Als de gewijzigde uitgangspunten alsnog integraal in het oorspronkelijke MER en de eerste aanvulling zouden worden verwerkt, is dit daarmee niet van invloed op de conclusies en de samenstelling van het meest milieuvriendelijke alternatief (het MMA, in zowel het oorspronkelijke MER als de eerste aanvulling).

Toetsing conclusies MER 2008

De ontsluitingsstructuur is mede op basis van het MER uit 2008 vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur. In het bestemmingsplan voor de Parklaan is dit het uitgangspunt; er wordt nu alleen nog een besluit genomen over de inrichting van de Parklaan. Maar omdat de omvang van het programma en de verkeerscijfers wel input zijn geweest voor het MER uit 2008 wordt voor de volledigheid nog wel getoetst of dit nog een ander licht werpt op de beschreven effecten en de op basis hiervan getrokken conclusies en gemaakte keuzes. Dit blijkt niet het geval. De (beperkte) aanpassingen van het programma en de nieuwe verkeerscijfers zijn niet van invloed op de kwalitatieve eindscores van de zes ontsluitingsalternatieven in het effectenoverzicht van hoofdstuk 4 van het oorspronkelijke MER uit 2008, maar mogelijk wel beperkt op de kwantitatief weergegeven toename van het aantal geluid belaste woningen en de toename van het geluid belaste oppervlak. Omdat de opgave en de precieze verkeerscijfers niet van invloed zijn op het principe van deze ontsluitingsalternatieven, zal dit naar verwachting bij alle ontsluitingsalternatieven ongeveer even sterk doorwerken en niet of nauwelijks van invloed zijn op de effectverhouding tussen de alternatieven en is daarmee niet van invloed op de gemaakte afwegingen. Bij de trechteringsfase die heeft geleid tot de keuze voor de zes nader te onderzoeken en te beoordelen ontsluitingsalternatieven hebben geen kwantitatieve effectbeoordelingen plaats gevonden, maar is steeds kwalitatief getoetst op de gevoeligheid van de omgeving van de tracés gezien vanuit de tijdens deze fase onderscheiden milieuaspecten. De (beperkte) bijstelling van het programma en de nieuwe verkeerscijfers zijn hierop niet van invloed.

3

Aanvullende onderzoeken: Passende Beoordeling en GNN

3.1 PASSENDE BEOORDELING: RESULTATEN EN CONCLUSIES

Het MER Ontwikkeling Ede-Oost en Spoorzone uit 2008 en de aanvulling hierop met Passende Beoordeling uit 2009 waren opgesteld voor alle plannen in Ede-Oost gezamenlijk. Voor wat betreft de Parklaan heeft de toetsing van de mogelijke effecten van de alternatieven met maximaal en minimaal ruimtebeslag op het Natura-2000 gebied Veluwe in de aanvulling op het MER destijds plaatsgevonden op hoofdlijnen. Intussen heeft een concrete planuitwerking plaatsgevonden en is een specifieke Passende Beoordeling mogelijk. De ten behoeve van het bestemmingsplan Parklaan opgestelde passende beoordeling (ARCADIS, 2015) vormt een verplichte bijlage bij zowel het bestemmingplan als het MER. In deze passende beoordeling zijn ten aanzien van stikstofdepositie en verstoring van geluid nieuwe berekeningen uitgevoerd. Bij deze berekeningen is gebruik gemaakt van de meest recente gegevens, zoals emissiecijfers voor stikstof en het nieuwe verkeersmodel (zie paragraaf 2.1). In deze paragraaf zijn de belangrijkste resultaten en conclusies uit de passende beoordeling opgenomen.

Mogelijke effecten

Het tracé van de toekomstige Parklaan loopt op een aantal plaatsen zeer dicht langs de grens van het Natura 2000-gebied Veluwe. Er vindt echter geen direct ruimtebeslag plaats. Tevens vindt er geen nieuwe doorsnijding van het Natura 2000-gebied plaats, waardoor versnippering van habitattypen en barrièrewerking voor soorten niet aan de orde is. De aanleg en het gebruik van de Parklaan hebben wel mogelijke indirecte effecten op de Veluwe. Het verkeer op de Parklaan stoot gasvormige stikstofverbindingen uit, die een verzurende en/of vermestende werking hebben op gevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten in het Natura 2000-gebied. Daarnaast kan de aanleg van de Parklaan en het verkeer dat gebruik maakt van de weg leiden tot toename van geluidbelasting en instraling van licht in het Natura 2000-gebied.

Stikstofdepositie

Al jarenlang vormt de hoge depositie van stikstof, afkomstig van landbouw, verkeer en industrie, een grote belemmering voor de besluitvorming rond projecten die stikstof emitteren. Het Rijk en de provincies hebben de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) ontwikkeld, om deze impasse te doorbreken. De PAS zal naar verwachting in de zomer van 2015 in werking treden. Essentie van de PAS is dat extra geïnvesteerd wordt in emissiebeperkende maatregelen in de landbouw en in het herstel van habitattypen en leefgebieden binnen de Natura 2000-gebieden. Een deel van de extra daling van de stikstofdepositie die hiermee wordt bereikt, kan opnieuw ingezet worden voor economische ontwikkeling (zogenaamde ontwikkelingsruimte), terwijl de herstelmaatregelen waarborgen dat de instandhoudingsdoelen voor de Natura 2000-gebieden worden gerealiseerd. Op basis van de passende beoordeling die is opgesteld voor de PAS (Ministerie van EZ & Ministerie van IenM, 2015), bestaat de zekerheid dat de natuurlijke

kenmerken van de Natura 2000-gebieden, bij uitvoering van de emissiebeperkende maatregelen en herstelmaatregelen die in het programma zijn voorzien, niet worden aangetast door het uitgeven van de beschikbare ontwikkelingsruimte. De ontwikkelingsruimte kan op drie manieren worden toegekend:

- Projecten die een depositie veroorzaken van minder dan 1 mol/ha/jaar; deze projecten dienen zich aan te melden, ontwikkelingsruimte is in beginsel beschikbaar.
- Prioritaire projecten (segment 1), die in de Regeling PAS zijn genoemd. Het project Parklaan Ede is daarin opgenomen, via de link met het NSL. De ontwikkelingsruimte voor deze projecten is op voorhand gereserveerd; op basis hiervan kan GS een vergunning verlenen.
- Overige projecten (segment 2) dienen een vergunning aan te vragen in de vorm van een toestemmingsbesluit van GS; hiervoor hoeft geen passende beoordeling meer gemaakt te worden.

Uit de cijfers van het Milieu en Natuurplanbureau blijkt dat de huidige stikstofdepositie (de achtergronddepositie, ADW) rondom de Parklaan hoog is. De kritische depositiewaarde van de verschillende habitattypen in de omgeving wordt daardoor in de huidige situatie ruim overschreden. Dit betekent dat verdere toename van de stikstofdepositie, bijvoorbeeld als gevolg van verkeer dat op de toekomstige Parklaan rijdt, kan leiden tot verdere achteruitgang van verzurings- en vermistingsgevoelige habitattypen in de omgeving van de Parklaan. Om een inschatting te maken van de toekomstige stikstofdeposities zijn modelrekeningen uitgevoerd, waaruit blijkt dat de depositie van stikstof in de directe omgeving van de Parklaan met maximaal 4 mol/ha/jaar toeneemt. Dit komt door het verkeer dat via de Parklaan dichter langs het Natura 2000-gebied Veluwe rijdt, vergeleken met de huidige wegenstructuur binnen Ede.

In het Natura 2000-gebied Veluwe is er over de periode van nu (huidig) tot 2020 gemiddeld circa 73 mol N/ha/j depositieruimte beschikbaar binnen de PAS. Hiervan is 50 mol N/ha/j beschikbaar als ontwikkelingsruimte voor segment 1 en segment 2. Van de ontwikkelingsruimte wordt 60% beschikbaar gesteld in de eerste helft van het tijdvak en 40% in de tweede helft (Ministerie van EZ, PAS Gebiedsanalyse Veluwe, 2014). Deze gemiddelde ontwikkelingsruimte geldt voor de volledige oppervlakte van het Natura 2000-gebied Veluwe. Omdat de omvang van het invloedsgebied van de Parklaan, ten opzichte van de grote omvang van de Veluwe, zeer beperkt is, zal het project ook maar een beperkt beslag leggen op de depositieruimte. Dit betekent dat er voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is om vergunning te verlenen aan het project Parklaan. De PAS waarborgt daarmee dat de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied Veluwe niet worden aangetast. Bovendien betekent dit dat het bestemmingsplan Parklaan, voor wat betreft de effecten van stikstof, uitvoerbaar is op het moment dat de PAS in werking treedt. Uitgangspunt is dat het bestemmingsplan voor de Parklaan wordt vastgesteld na definitieve in werking treden van de PAS, naar verwachting in de zomer van 2015.

Verstoring door geluid

De geluidsbelasting van het Natura 2000-gebied als gevolg van de Parklaan neemt toe in het noordwestelijk deel van de Sysselt. Over een oppervlakte van circa 3 ha neemt de geluidbelasting maximaal 5 dB(A) toe. Dit gebied maakt deel uit van het potentiële foerageergebied van Wespindief en Zwarte specht, maar waarnemingen van deze soorten zijn binnen dit deel van de Sysselt niet bekend. Beide soorten broeden niet in de omgeving van het tracé voor de Parklaan. Een geringe toename van de geluidbelasting in een gebied dat een fractie vormt van het foerageergebied van individuele vogels van beide soorten, zal niet leiden tot vermindering van de foeragemogelijkheden voor beide soorten. Er is daarom geen sprake van een significant negatief effect.

Verstoring door licht

In de huidige situatie is de Edeseweg al verlicht. Dit zal ook voor de Parklaan het geval zijn. Er is nog geen definitief ontwerp voor de verlichting van de Parklaan. Bij de realisatie zal echter verlichting toegepast

worden waarbij zo min mogelijk uitstraling naar de omgeving plaatsvindt en zal mogelijk led verlichting toegepast worden wanneer blijkt dat dit een extra reductie van uitstraling mogelijk maakt. Hierdoor worden negatieve effecten als gevolg van verstoring door licht voorkomen. Aanpassing van de huidige verlichting zal zo niet leiden tot een vergroting van de lichtuitstraling in het omliggende gebied maar juist bijdragen aan het beperken van de uitstraling. Significante effecten zijn daarom uitgesloten.

Eindconclusie

De Parklaan kan worden aangelegd en gebruikt zonder dat de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied Veluwe worden aangetast. Dit betekent dat het bestemmingsplan Parklaan uitvoerbaar is in het licht van de Natuurbeschermingswet 1998.

3.2 TOETSING GELDERS NATUURNETWERK (GNN)

Voor wat betreft de Parklaan heeft de toetsing van de effecten van de alternatieven met maximaal en minimaal ruimtebeslag op de ecologische hoofdstructuur (EHS) in de eerste aanvulling op het MER destijds plaatsgevonden op hoofdlijnen. Intussen heeft een concrete planuitwerking plaatsgevonden en is voor de Parklaan een specifieke toetsing aan het ruimtelijke ordeningskader betreffende het huidige Gelders Natuur Netwerk (GNN, de voormalige EHS) mogelijk. Het opgestelde rapport 'Toetsing Gelders Natuur Netwerk Parklaan Ede' (ARCADIS, 2015) vormt een bijlage bij het bestemmingplan. In deze paragraaf zijn de belangrijkste resultaten en conclusies uit dit rapport opgenomen.

Effectbeoordeling

Aantasting van de kernkwaliteiten van het GNN als gevolg van verstoring door de instraling van licht en geluid en depositie van stikstof kan worden uitgesloten. Het GNN overlapt grotendeels met Natura-2000 gebied Veluwe, waarmee de effecten voor wat betreft deze aspecten vergelijkbaar zijn met de uitgevoerde passende beoordeling (zoals beschreven in de vorige paragraaf). De toename van de geluidbelasting in het noordwestelijke deel van de Sysselt vindt plaats binnen het stiltebeleidsgebied, maar wordt veroorzaakt door een ingreep buiten het GNN. Op het GNN is volgens de Omgevingsvisie van de provincie Gelderland geen externe werking van toepassing. Deze verhoging is daarom in strikte zin geen aantasting van de kernkwaliteit van het GNN ter plaatse. De verhoging van de geluidbelasting leidt in dit relatief druk bezochte deel van de Sysselt tot beperkte effecten op algemene soorten vogels.

Er is geen sprake van een negatief effect als gevolg van een vermindering van uitwisselingsmogelijkheden. Ook wordt het grond- en oppervlaktewater niet beïnvloed door het project. Het areaal bestaande natuur wordt wel in totaal met 0,20 ha verkleind. Het grootste deel hiervan is voedselarm droog bos. Een verkleining van het areaal van het GNN, ook met geringe omvang, wordt beschouwd als een aantasting van de kernkwaliteiten van het gebied. Het project kan daarom alleen doorgang vinden wanneer er een dwingende reden van groot openbaar belang is, alternatieve oplossingen ontbreken en er een compensatieplan wordt gemaakt en uitgevoerd.

Dwingende reden van groot openbaar belang

Zoals beschreven in paragraaf 2.2 van deze aanvulling op het MER is nut en noodzaak van de Parklaan op basis van het nieuwe verkeersmodel recent bevestigd. Er is daarom sprake van redenen van groot openbaar belang voor de aanleg van de Parklaan.

Ontbreken alternatieve oplossingen

De tracering van de Parklaan is tot stand gekomen op basis van uitgebreid (milieu-)onderzoek, waaronder een m.e.r.-procedure. In het oorspronkelijke MER uit 2008 zijn zes tracéalternatieven onderzocht. De ontsluitingsstructuur is mede op basis van het oorspronkelijke MER vastgelegd in de Structuurvisie

Infrastructuur waarbij is gekozen voor één van de best scorende tracéalternatieven voor wat betreft effecten op de GNN (destijds EHS genaamd). Bij de uitwerking van het verkozen tracé zijn de effecten op natuur geminimaliseerd, onder meer door aanpassingen aan de aansluiting op de N224. Ter plekke van de Edeseweg, bij het Landgoed Hoekelum, ligt het GNN aan beide zijden van de Edeseweg. Aantasting van het GNN kan hier niet worden voorkomen. De voorziene verbreding in westelijke richting levert het kleinste ruimtebeslag op het GNN op. Uitvoerbare alternatieve oplossingen voor de Parklaan die leiden tot minder aantasting van het GNN zijn daarom niet mogelijk.

Compensatieplan

In Afbeelding 1 is de compensatie van de GNN aangegeven, zoals ook is opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan. Op dit moment is dit perceel weiland (eng) waar ook af en toe geparkeerd wordt (bij grote evenementen in de omgeving). De compensatie zelf bestaat geheel uit droog bos. Het bos wordt aangelegd in het zuidelijk deel van de Eng, tegen de A12. Er dient in ieder geval 0,34 ha bos te worden aangeplant (opgaves voor droog bos). Conform de regels van de provincie Gelderland is een toeslag toegepast van 2/3 van het aangetaste areaal, dit in verband met de relatief lange ontwikkeltijd van oud bos. Voor versterking van de biodiversiteit in het gebied wordt een geleidelijke overgang ontwikkeld tussen bos en de open ruimtes op de Eng. Het grasland gaat via een zoomvegetatie van ruigtekruiden en een mantel van struiken over in het bos (mantel zoom 1, 2 en 3 in afbeelding 1). Daarnaast wordt een faunapassage aangelegd onder de Parklaan tussen Hoekelum en het ten behoeve van de compensatie aangeplante bos langs de A12. Op deze wijze ondersteunt de compensatie de doorgaande ecologische verbinding tussen de Veluwe en de Gelderse Vallei voor zowel vliegende als grondgebonden soorten.



Afbeelding 1 Compensatiegebied GNN voor de Parklaan

De inrichting van de compensatiegebieden vindt plaats tijdens, of direct na de aanleg van het betreffende deel van het tracé van de Parklaan. De gronden zijn al eigendom van de gemeente Ede, daarmee is het ontwikkelingsbeheer gewaarborgd. De kosten voor het inrichten van de compensatiegebieden maken deel uit van het gereserveerde budget voor de aanleg van de Parklaan. Uiterlijk 5 jaar na vaststelling van het

bestemmingsplan zal de gemeente verslag uitbrengen aan Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland over de uitvoering van de compensatie en de (op dat moment) gerealiseerde natuurwaarden.

3.3 INVLOED OP MILIEUEFFECTEN

In het MER uit 2008 en de aanvulling hierop met Passende Beoordeling uit 2009 konden niet alle effecten van de Parklaan worden gespecificeerd. Significant negatieve effecten als gevolg van oppervlakteverlies en verstoring (geluid en in mindere mate licht) op het Natura 2000-gebied Veluwe en de EHS konden niet worden uitgesloten. De conclusie was dat deze effecten nader moesten worden onderzocht na gedetailleerdere planuitwerking. Effecten van stikstofdepositie werden in 2009 wel uitgesloten. De Commissie m.e.r. gaf echter in haar toetsingsadvies aan dat bij de passende beoordeling wel sprake was van een knelpunt omdat het voornemen stikstof toevoegt aan de achtergrondconcentratie, terwijl ook in 2020 de stikstofdeposities op bepaalde Habitats waarvoor instandhoudingsdoelstellingen gelden waarschijnlijk te hoog zullen zijn. In de passende beoordeling gekoppeld aan het bestemmingsplan Parklaan uit 2012 en de oorspronkelijke tweede aanvulling van het MER zijn dan ook maatregelen uitgewerkt om de gevolgen van de verhoogde stikstofdepositie voor beschermde habitattypen in het Natura 2000-gebied Veluwe te voorkomen. In haar advies naar aanleiding van de oorspronkelijke tweede aanvulling op het MER wijst de Commissie m.e.r. erop dat deze maatregelen nog wel in of bij de besluitvorming over het bestemmingsplan moeten worden geborgd.

In de nu ten behoeve van het bestemmingsplan Parklaan uitgevoerde passende beoordeling en toetsing aan het Gelders Natuur Netwerk worden de mogelijk relevante effecten zoals beschreven in de aanvulling op het MER uit 2009 en de hier aan gekoppelde passende beoordeling grotendeel bevestigd. Door het verschuiven van het tracé van de Parklaan ter plaatse van het landgoed Hoekelum in westelijke richting (en verplaatsing van het theehuis, zie paragraaf 4.1 voor een toelichting) is hier nu echter geen sprake meer van ruimtebeslag op Natura 2000. Significant negatieve effecten op Natura 2000 en aantasting van de kernkwaliteiten van de GNN als gevolg van stikstofdepositie en verstoring door geluid en licht kunnen worden uitgesloten, waarbij voor wat betreft stikstofdepositie aansluiting is gezocht bij de landelijke PAS waardoor hiervoor nu door de gemeente Ede geen maatregelen meer zijn opgenomen in het bestemmingsplan. Er is alleen sprake van aantasting van de kernkwaliteiten van de GNN als gevolg van ruimtebeslag; dit effect zal worden gecompenseerd.

Als de beoordeling uit de aanvulling op het MER uit 2009 op basis van de huidige inzichten opnieuw zou worden uitgevoerd, zijn er twee relevante wijzigingen. Het ruimtebeslag op het Natura 2000-gebied Veluwe wordt nu neutraal beoordeeld in plaats van (licht) negatief. Het effect van stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied wordt nu negatief beoordeeld in plaats van licht positief, omdat aanspraak moet worden gemaakt op de beschikbare ontwikkelruimte binnen de PAS. In tabel 1 zijn de oude en nieuwe scores weergegeven, waarbij de gewijzigde scores zijn geaccentueerd.

Tabel 1: Effectbeoordeling Natura 2000

criterium	Referentie	Alternatief minimaal ruimtebeslag (2009)	Alternatief maximaal ruimtebeslag (2009)	Bestemmingsplan (2015)
Ruimtebeslag	0	-	--	0
Verstoring	0	-	-	-
Versnippering	0	0	0	0
Depositie	0	+	+	--

3.4 CONCLUSIES

De ten behoeve van het bestemmingsplan uitgevoerde passende beoordeling en toetsing Gelders Natuur Netwerk bevestigen de beschreven en negatief beoordeelde effecten in de aanvulling van het MER uit 2009 voor wat betreft Natura 2000 en EHS grotendeels. Alleen het ruimtebeslag op Natura 2000-gebied Veluwe wordt nu neutraal beoordeeld in plaats van negatief en de effecten als gevolg van stikstofdepositie worden nu juist negatief in plaats van positief beoordeeld. Deze wijzigingen zijn wel van invloed op de geformuleerde conclusies en de samenstelling van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) in de aanvulling op het MER uit 2009:

- In het MMA ligt ter plaatse van Hoekelum het verschuiven van het tracé en verplaatsing van het theehuis in westelijke richting conform het huidige bestemmingsplan voor de hand, in plaats van verschuiving van het tracé in oostelijke richting met ruimtebeslag op Natura 2000.
- In het MMA zouden conform de huidige inzichten maatregelen nodig zijn vanwege de verhoogde stikstofdepositie. Hier is nu invulling aan gegeven door aansluiting te zoeken bij de landelijke Programmatische Aanpak Stikstof (PAS), zodat hiervoor door de gemeente Ede geen lokale maatregelen hoeven te worden opgenomen in het bestemmingsplan.

4

Wijzigingen ontwerp en gedetailleerde milieuonderzoeken

4.1 AANPASSINGEN ONTWERP

In 2009 is er voor gekozen om de Structuurvisie Infrastructuur niet gelijk uit te werken in een bestemmingsplan voor de ontsluitingsweg Parklaan, maar om eerst te werken aan een Functioneel ontwerp van de weg. In 2009 is begonnen met de voorbereidingen hiervoor en in 2010 is daadwerkelijk gestart met het opstellen van een Functioneel ontwerp Parklaan. Het Functioneel ontwerp Parklaan beschrijft waar de Parklaan exact komt te liggen, hoe de weg wordt vormgegeven (wegvakken, kruispunten, fiets- en voetgangersvoorzieningen), hoe de weg landschappelijk en stedenbouwkundig wordt ingepast en wat de weg gaat kosten. Het ruimtebeslag was daarbij geen sterk sturende factor, omdat uit de aanvulling op het MER uit 2009 is gebleken dat de verschillen tussen de alternatieven met minimaal en met maximaal ruimtebeslag klein zijn (zoals de Commissie m.e.r. ook terecht concludeerde in haar aanvullende toetsingsadvies).

Medio 2010 bleek uit een eerste investeringsraming op het concept Functioneel ontwerp dat de kosten van de realisatie van dit ontwerp 1,5 keer hoger zouden uitvallen dan in de oorspronkelijke raming uit 2007 was voorzien. Vervolgens is noodgedwongen een kosten-bewuster teken- en rekenproces gestart, wat in meerdere stappen leidde tot een herontwerp op basis van de te verwachten effecten en een (noodzakelijk) budget gestuurde ambitie. Dat heeft uiteindelijk geleid tot een goed functionerend, toekomstvast en landschappelijk goed ingepast ontwerp voor de totale Parklaan. Daartoe moesten wel een aantal keuzes gemaakt, waarbij de doelstelling van de weg als belangrijke nieuwe verkeersontsluiting wel overeind is gebleven.

Bij het tot stand komen van het Functioneel ontwerp is uitgebreid gesproken met omwonenden en met belangengroepen. Op 30 juni 2011 is het Functioneel ontwerp Parklaan vastgesteld door de gemeenteraad van Ede. Het Functioneel ontwerp diende als uitgangspunt voor de verdere civiel technische uitwerking van de Parklaan naar een Definitief ontwerp en vormde samen met de structuurvisie en het MER ook de basis voor het bestemmingsplan dat op 27 september 2012 voor de Parklaan is vastgesteld.

Op 23 april 2014 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State het in 2012 vastgestelde bestemmingsplan Parklaan om procedurele redenen vernietigd. In het nieuwe bestemmingsplan zijn een aantal wijzigingen aangebracht ten opzichte van het vorige bestemmingsplan.

Het ontwerp voor de Parklaan zoals deze nu is opgenomen in het bestemmingsplan is als gevolg van deze ontwikkelingen sinds 2009 op een aantal onderdelen aangepast of nader uitgewerkt ten opzichte van de in de eerste aanvulling op het MER onderzochte alternatieven met minimaal en maximaal ruimtebeslag:

- Wijze van aansluiting van de Parklaan op de N224 aan de noordoostzijde van het plangebied.
- Ligging van de Parklaan ter hoogte van de Nieuwe Kazernelaan.
- Realisatie verkeerskundige 'knip' in de Nieuwe Kazernelaan ten westen van de Sysseletselaan.
- Ligging van de Parklaan ter hoogte van het Landgoed Hoekelum.
- De ontsluiting van het sportpark via de Hoekelumse eng en compensatie EHS.
- Vormgeving van de aansluiting van de Parklaan op de A12 aan de zuidwestzijde van het plangebied (de bestaande aansluiting van Ede op de A12: de Poortwachter).

Wijze van aansluiting van de Parklaan op de N224

In de huidige situatie zijn de Arnhemseweg, de N224 en de weg naar de parkeerplaats in het Edesebos aan de noordoostzijde van Ede op elkaar aangesloten door middel van een rotonde met één rijstrook. De aansluiting van de Parklaan op de N224 aan de noordzijde van het plangebied is op deze locatie voorzien. Daarbij zijn in de loop der tijd voor deze aansluiting verschillende oplossingen in beeld geweest:

- In de aanvulling op het MER uit 2009 is zowel in het alternatief met minimaal als in het alternatief met maximaal ruimtebeslag conform de huidige situatie uitgegaan van een rotonde met één rijstrook, waarbij het bestaande aansluitpunt beperkt in zuidoostelijke richting wordt verplaatst. Hierbij was een rotonde getekend met drie poten (aansluiting van de Parklaan op de N224), waarbij de aansluiting van de Arnhemseweg en de weg naar de parkeerplaats in het Edesebos nog niet nader waren uitgewerkt.
- Het Functioneel Ontwerp gaat uit van een rotonde met vijf poten (een zogenaamde ovonde), zodat de Parklaan, de Arnhemseweg, de N224 en de weg naar de parkeerplaats in het Edesebos allemaal rechtstreeks hierop aangesloten konden worden. Het ruimtebeslag was daarmee groter dan beoordeeld in het MER.
- De Provincie Gelderland is als wegbeheerder van de N224 en de rotonde geen voorstander van een rotonde met vijf poten. Daarom is voor het bestemmingsplan nu gekozen voor een rotonde met vier poten, waarbij de Arnhemseweg is aangesloten op de rotonde via de wat zuidelijker gelegen kruising van de Parklaan met de Buurtmeesterweg. Door de nieuwe rotonde dicht bij de huidige rotonde te leggen, is het mogelijk om de huidige aansluiting naar de parkeerplaats in het Edesebos te handhaven.



Aanvulling MER 2009:

- Paars: alternatief maximaal ruimtebeslag

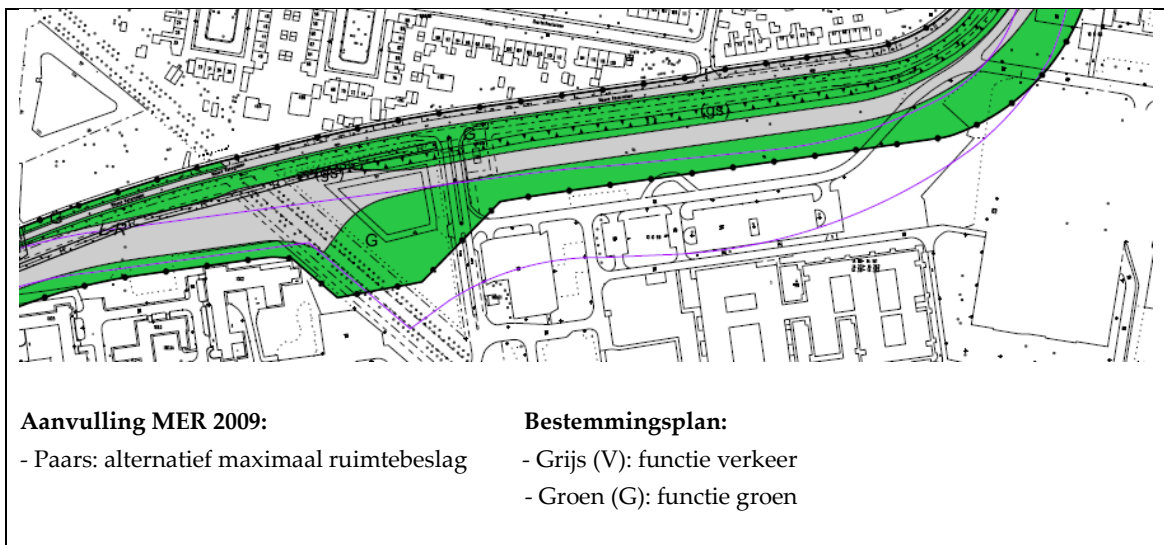
Bestemmingsplan:

- Grijs (V): functie verkeer
- Groen (G): functie groen

Daarmee wijkt de uiteindelijk gekozen oplossing wat betreft ruimtebeslag nog maar beperkt af van de in de eerste aanvulling op het MER uit 2009 onderzochte alternatieven met minimaal en maximaal ruimtebeslag. Wel is de aansluiting van de Arnhemseweg en de weg naar de parkeerplaats in het Edesebos nu wel uitgewerkt.

Ligging van de Parklaan ter hoogte van de Nieuwe Kazernelaan

In de aanvulling op het MER uit 2009 is uitgegaan van ligging van het tracé van de Parklaan ten zuiden en ten oosten en parallel aan de Nieuwe Kazernelaan. De Parklaan werd ter plaatse van de kruising met Sysseltselaan en in het verlengde van de Eikenlaan verdiept aangelegd zodat ongelijkvloerse kruising door het langzaam verkeer mogelijk was. Om budgettaire redenen is in het Functioneel ontwerp afgeweken van de Structuurvisie en het MER ter hoogte van de Nieuwe Kazernelaan. De verdiepte ligging ter hoogte van de Sysseltselaan en de Eikenlaan is verlaten, waardoor dit een gelijkvloerse kruising wordt. Doordat geen ruimte meer nodig is voor de taluds en om meer uitgeefbare bouwgrond op de Kazerneterreinen te creëren is er tevens voor gekozen om in samenhang hiermee de as van het tracé van de Parklaan 25 tot 40 meter op te schuiven in richting van de Nieuwe Kazernelaan, met aan beide zijden van de Parklaan een strook bos. In het huidige ontwerp bestemmingsplan is er tenslotte voor gekozen de Parklaan weer 4,5 meter te verschuiven van de Nieuwe Kazernelaan af om een gewenste bredere bosstrook te kunnen creëren tussen de Parklaan en de woningen aan de Nieuwe Kazernelaan. Daarmee is de verschuiving van de Parklaan in de richting van de Nieuwe Kazernelaan ten opzichte van de aanvulling op het MER uit 2009 ruim 20 tot 35 meter.



Aanvulling MER 2009:

- Paars: alternatief maximaal ruimtebeslag

Bestemmingsplan:

- Grijs (V): functie verkeer
- Groen (G): functie groen

Realisatie verkeerskundige 'knip' in de Nieuwe Kazernelaan ten westen van de Sysseltselaan

Naar aanleiding van een aantal zienswijzen op het vorige bestemmingsplan Parklaan uit 2012 is ten westen van de kruising met de Sysseltselaan (richting de Ceelman van Ommerenweg) in de Nieuwe Kazernelaan een verkeerskundige 'knip' aangebracht. Dit deel van de Nieuwe Kazernelaan wordt na realisatie van de Parklaan een fietspad. Hierdoor is het straks het niet meer mogelijk om met motorvoertuigen tussen de Sysseltselaan en de Ceelman van Ommerenweg over de Nieuwe Kazernelaan te rijden. Deze wijziging vormt een nadere uitwerking van de alternatieven met maximaal en minimaal ruimtebeslag uit de aanvulling van het MER uit 2009.

Ligging Parklaan ter plaatse van het Landgoed Hoekelum

In de aanvulling op het MER uit 2009 is voor het bestaande tracé uitgegaan van:

- Edeseweg tussen aansluiting Horalaan / Zandlaan tot aan nieuwe verbindingsweg: 2x2 in alternatief met maximaal ruimtebeslag en 1x2 in alternatief met minimaal ruimtebeslag.
- Bennekomseweg tussen aansluiting Klinkerbergerweg en Horalaan / Zandlaan: 2x2 in beide alternatieven.

Uit verkeersstudie is gebleken dat de verschillende kruisingen op het zuidelijk deel van de Parklaan ter hoogte van de Edese- en Bennekomseweg een capaciteit nodig hebben van vier rijstroken rechtdoor. Verkeerskundig en ruimtelijk is het ongewenst om op de relatief korte wegvakken tussen de kruisingen terug te weven naar 2 rijstroken (2 x 1). Daarom is er in het Functioneel Ontwerp voor gekozen om voor dit hele traject uit te gaan van 2 x 2 rijstroken conform het alternatief met maximaal ruimtebeslag. In het Functioneel Ontwerp had de Parklaan bij Landgoed Hoekelum daarmee een totale breedte van ongeveer 30 meter. Hierdoor was een ongeveer 11 meter brede strook grond nodig van landgoed Hoekelum, ten oosten van de huidige Edeseweg. In het vorige bestemmingsplan voor de Parklaan met de bijbehorende oorspronkelijke tweede aanvulling op het MER was het ruimtebeslag van de Parklaan op landgoed Hoekelum al geoptimaliseerd tot een strook van 5,5 meter breed.

De gemeenteraad heeft in november 2013 besloten om het theehuis bij het Landgoed Hoekelum aan de westzijde van de Edeseweg een tiental meters naar achteren te verplaatsen, zodat de Edeseweg verbreed kan worden zonder dat hiervoor grond nodig is van het landgoed Hoekelum. Ten opzichte van de huidige ligging van de Edeseweg schuift hiermee de westelijke rijbaan van de Parklaan in de nieuwe situatie ongeveer een meter op naar het westen. De extra ruimte die beschikbaar komt door het verplaatsen van het theehuis, wordt vooral benut voor een goede inpassing van het tweerichtings fietspad en het aanleggen van brede, groene bermen. Naar aanleiding van veel zienswijzen over de breedte van het fietspad langs de Edeseweg bij het vorige bestemmingsplan Parklaan in 2012 is het tweerichtingsfietspad langs de Edeseweg tussen de Zandlaan en het viaduct onder de A12 verbreed tot 4,5 meter. In overleg met het Geldersch Landschap is afgesproken dat het landgoed Hoekelum voor auto's vooral toegankelijk zal worden via de zuidelijke entree van het landgoed. De huidige hoofdingang van het landgoed tegenover het theehuis is straks voor motorvoertuigen alleen vanuit het zuiden te benaderen.



Aanvulling MER 2009:

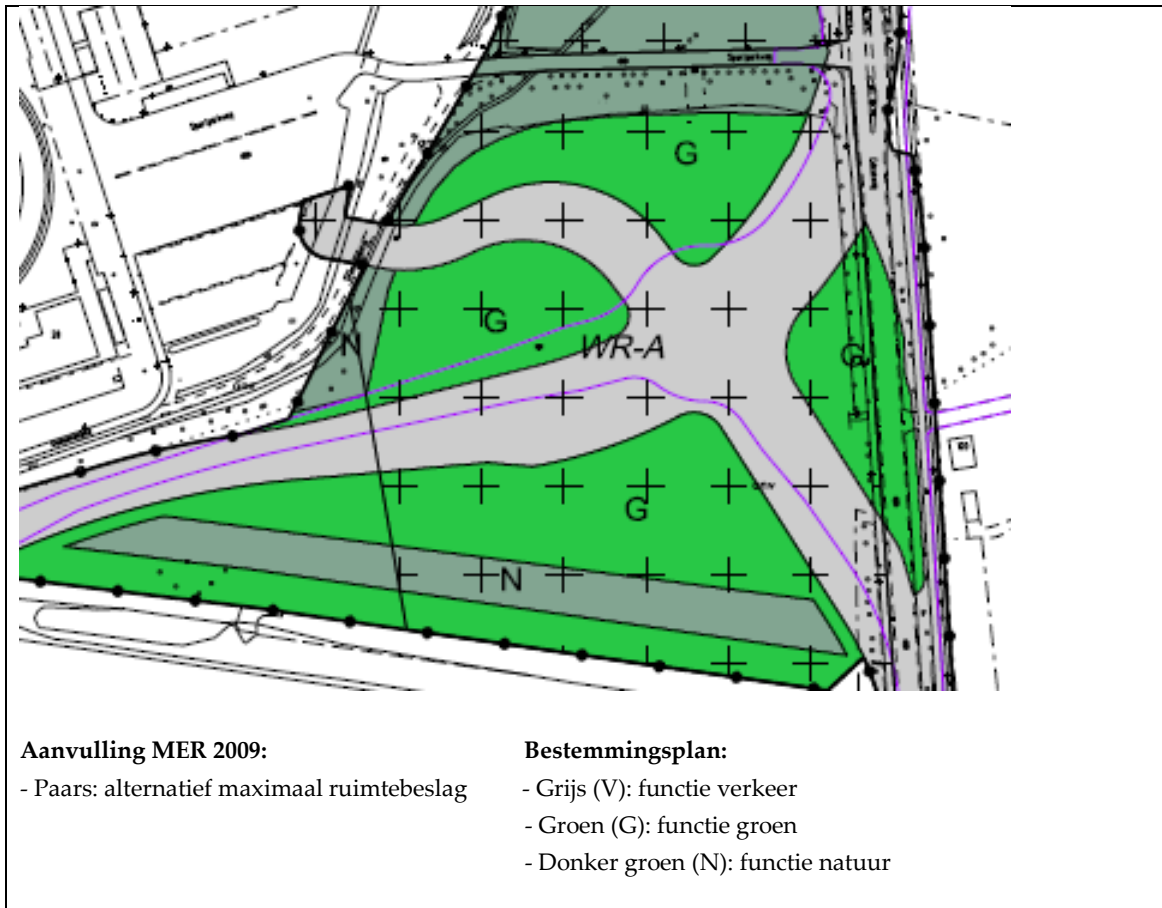
- Paars: alternatief maximaal ruimtebeslag

Bestemmingsplan:

- Grijs (V): functie verkeer
- Oranje (GD): functie gemengd (theehuis)
- Licht groen (T): functie tuin (theehuis)
- Donker groen (N): functie natuur

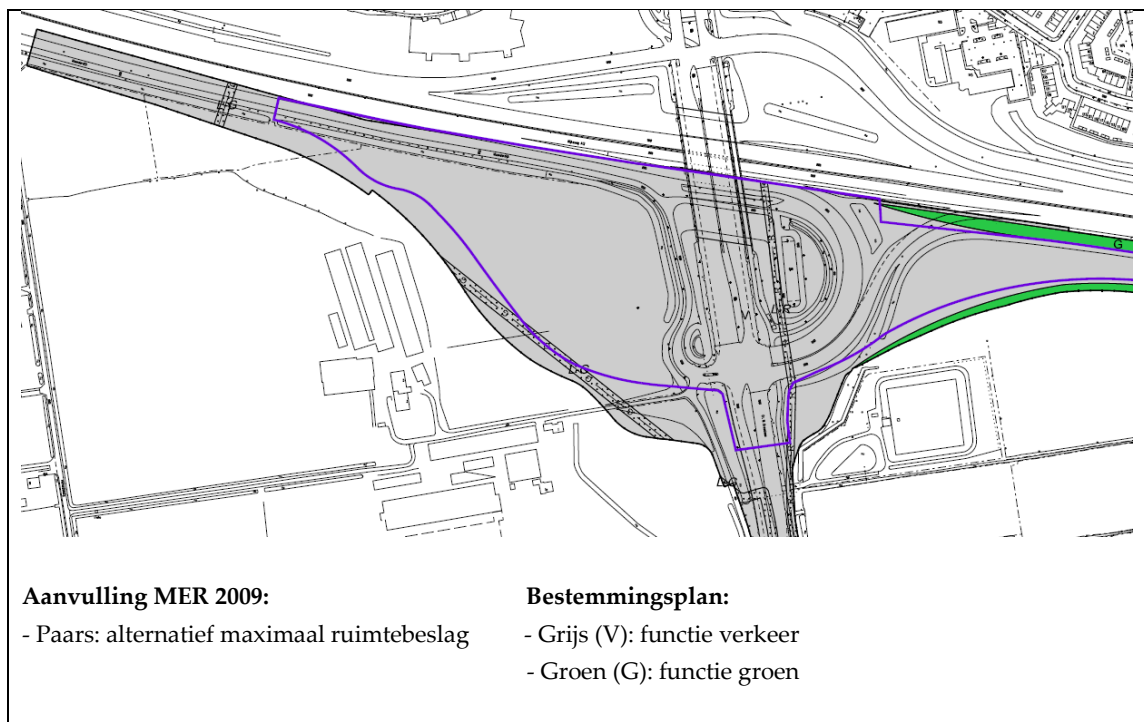
De ontsluiting van het sportpark via de Hoekelumse eng en compensatie EHS

In het Functioneel ontwerp is er voor gekozen het sportpark rechtstreeks aan te sluiten door de Hoekelumse eng op de aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg naar de A12 op de bestaande Edeseweg. In de alternatieven met minimaal en maximaal ruimtebeslag uit de aanvulling van het MER uit 2009 is nog uitgegaan van de wat noordelijker gelegen bestaande aansluiting van het sportpark op de Edeseweg. Daarnaast is in het bestemmingsplan bij de Hoekelumse eng ruimte gereserveerd voor compensatie vanwege ruimtebeslag van de Parklaan op het Gelders Natuur Netwerk (GNN), zoals toegelicht in hoofdstuk 3.



Vormgeving van de aansluiting van de Parklaan op de A12 (de Poortwachter)

Na het Functioneel ontwerp is het ontwerp voor deze aansluiting in het zuidwestelijke kwadrant op twee punten gewijzigd. In de eerste plaats heeft Rijkswaterstaat verzocht om in het bestemmingsplan een tweede uitvoegstrook mogelijk te maken bij de afrit van de A12. Deze tweede uitvoegstrook is op termijn noodzakelijk om filevorming op de A12 te voorkomen. Omdat deze afrit op basis van het bestemmingsplan ruimtelijk mogelijk gemaakt moet worden, is het efficiënt om de tweede uitvoegstrook nu mee te nemen in het bestemmingsplan voor de Parklaan. Hiermee was in de alternatieven met minimaal en maximaal ruimtebeslag in het aanvullende MER uit 2009 nog geen rekening gehouden. In de tweede plaats is in het planproces van het Functioneel ontwerp de toezegging gedaan aan bewoners van het aangrenzende gebied dat de Maanderdijk een aansluiting krijgt op de kruising hier. Verkeerskundig gezien is de beste oplossing voor deze aansluiting een tunnel die de Maanderdijk onder de nieuwe op- en afritten door aansluit op de Parklaan ter hoogte van de carpoolplaats alhier. Vanwege de boogstralen die nodig zijn na de tunnelconstructie ligt de weg hier buiten de alternatieven met minimaal en maximaal ruimtebeslag uit de aanvulling op het MER.



4.2 INVLOED OP MILIEUEFFECTEN

In deze paragraaf is getoetst in hoeverre de wijzigingen in het ontwerp van invloed zijn op de beschreven effecten in de aanvulling van het MER uit 2009. Tevens is daarbij getoetst aan de hand van de recente bestemmingsplanonderzoeken, gebaseerd op actuele wet- en regelgeving en actueel beleid, of de in het MER beschreven effecten en de gehanteerde methoden actueel zijn. Omdat de bestemmingsplanonderzoeken zijn gebaseerd op het meer in detail uitgewerkte ontwerp en het MER op de meer globale alternatieven met minimaal en maximaal ruimtebeslag, is het in algemene zin zo dat de bestemmingsplanonderzoeken de effecten meer gedetailleerd beschrijven en weergeven dan de aanvulling op het MER uit 2009. Navolgend worden alle aspecten uit de aanvulling op het MER kort behandeld, alleen voor zover sprake is van nieuwe informatie of inzichten. Voor het complete beeld wordt verwezen naar hoofdstuk 4 'Effecten infrastructuur' van de aanvulling op het MER uit 2009 en naar de toelichting van het bestemmingsplan met bijbehorende milieuonderzoeken.

Toetsing MER 2008

De ontsluitingsstructuur is mede op basis van het MER uit 2008 vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur. Er zijn in deze fase nog geen keuzes beoordeeld en gemaakt ten aanzien van de inrichting en inpassing van de Parklaan; de tracés van de ontsluitingsalternatieven en Parklaanvarianten zijn steeds met het oog op de vergelijkbaarheid op dezelfde wijze beoordeeld. Het ging daarbij om de gevoeligheid van de omgeving van de tracés bezien vanuit de tijdens deze fase onderscheiden milieuaspecten. Dit is dus nadrukkelijk nog geen uitgewerkt ontwerp, maar een lijn op de kaart voor de ligging van het tracé per variant. In het bestemmingsplan voor de Parklaan wordt nu wel een besluit genomen over de inrichting van de Parklaan. De in dit hoofdstuk getoetste ontwerpwijzigingen zijn daarmee niet relevant voor de effecten en beoordeling uit het MER uit 2008, wel voor de effecten en beoordeling van de aanvulling op het MER.

Verkeer en vervoer

De beoordeling van de oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer en van de verkeersveiligheid in de aanvulling op het MER uit 2009 is gebaseerd op het kruispunttype. Daarbij zijn in het alternatief met minimaal ruimtebeslag verkeersregelininstallaties voorzien en in het alternatief met maximaal ruimtebeslag rotondes (enkelstrooks of verschillende vormen van turborotondes). De nu in het ontwerp ten behoeve van het bestemmingsplan uitgewerkte kruispunten passen binnen de destijds beoordeelde marge. De aansluiting van de Parklaan op de A12 en de N224 waren echter destijds niet onderscheidend voor de beide onderzochte alternatieven en zijn daarom destijds ook niet beoordeeld. Het principe van de aansluiting op de A12 is met de doorgevoerde ontwerpwijzigingen niet fundamenteel anders dan destijds. Ook voor wat betreft de aansluiting op de N224 wijkt de uiteindelijk gekozen oplossing, een enkelstrooks rotonde conform de huidige situatie, nauwelijks nog af van de in de eerste aanvulling op het MER uit 2009 onderzochte alternatieven met minimaal en maximaal ruimtebeslag. Dit in tegenstelling tot het vorige bestemmingsplan Parklaan uit 2012 met de oorspronkelijke tweede aanvulling op het MER, want toen ging het ontwerp uit van een rotonde met vijf poten (een zogenaamde ovonde).

Wel is er in de aanvulling op het MER uit 2009 nog vanuit gegaan dat het langzaam verkeer ter plaatse van de Sysseltselaan en de Eikenlaan de hier verdiept gelegen Parklaan ongelijkvloers kon kruisen. Dit is in het bestemmingsplan vervangen door twee gelijkvloerse kruisingen. Dit is een wat minder verkeersveilige oplossing dan een ongelijkvloerse kruising. Door de beide rijstroken van de Parklaan hier op enige afstand van elkaar te leggen met een brede middenberm ontstaat wel een relatief veilige oversteek in twee fasen. Alle kruispunten op de Parklaan worden overigens voorzien van goede en veilige voorzieningen voor het langzaam verkeer.

Samenvattend is er geen aanleiding om de effectbeoordeling voor wat betreft oversteekbaarheid en verkeersveiligheid uit de eerste aanvulling op het MER uit 2009 te herzien (voor beide alternatieven een licht negatieve totaalbeoordeling).

Geluid

Door het lokaal verschuiven van de as van de Parklaan in noordelijke richting bij de Nieuwe Kazernelaan komt de Parklaan hier dichterbij bestaande gevoelige bestemmingen te liggen, vooral woningen. Maar omdat hier in het bestemmingsplan, in tegenstelling tot de alternatieven met minimaal en maximaal ruimtebeslag uit de aanvulling op het MER uit 2009, geluidsschermen en -wallen zijn voorzien zal de geluidsbelasting bij deze gevoelige bestemmingen niet of nauwelijks toenemen. Bij de geluidsberekeningen is in 2009 al uitgegaan van een worst case aanname, namelijk ligging van de Parklaan op maaiveld ter plaatse van de kazerneterreinen (in plaats van de in het Masterplan uit 2005 voorziene verdiepte ligging). Er is dus op dit punt in ieder geval geen sprake van onderschatting van de effecten in de aanvulling op het MER uit 2009.

Door de aanleg van het wat grotere aansluitpunt van de Parklaan op de A12 zal de in het MER bepaalde geluidbelasting ter plaatse van gevoelige bestemmingen, vooral woningen, hier naar verwachting beperkt toenemen. De verschuiving van de Parklaan bij het landgoed Hoekelum is niet of nauwelijks van invloed op de geluidbelasting ter plaatse van gevoelige bestemmingen, omdat hier nauwelijks gevoelige bestemmingen aanwezig zijn.

De totale toename van het aantal geluidsbelaste woningen (> 48 dB) als gevolg van de realisering van de gehele ontsluitingsstructuur voor Ede-Oost bedroeg in de eerste aanvulling op het MER uit 2009 2% voor beide alternatieven en is als licht negatief beoordeeld (score -). Dit percentage zal door de nu doorgevoerde wijzigingen in het ontwerp niet wezenlijk veranderen en dus ook de totaalbeoordeling niet.

Het voor de alternatieven berekende geluidsbelast oppervlak zal naar verwachting door de wijzigingen ook nauwelijks veranderen (beoordeling blijft licht negatief, score -).

In het bestemmingsplan met bijbehorende geluidsonderzoeken zijn maatregelen opgenomen zodat voor de Parklaan wordt voldaan aan de spelregels uit de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer, zoals stiller asfalt (bronmaatregelen) en geluidsschermen en -wallen (overdrachtsmaatregelen). Daarmee kan niet bij alle woningen en kazernes gebouwen worden voldaan aan de geldende voorkeurswaarde of toetswaarden (vanwege bezwaren van financiële, landschappelijke en verkeerskundige aard) en moet in een aantal gevallen een zogenoemde hogere waarde worden vastgesteld of het geluidproductieplafond (GPP) worden aangepast. Dit in combinatie met eventuele gevelmaatregelen als niet wordt voldaan aan de normen voor het geluidsniveau in de gebouwen.

Luchtkwaliteit

In de aanvulling op het MER uit 2009 is de luchtkwaliteit berekend voor de worst case situatie en dat is voor dit aspect het alternatief met minimaal ruimtebeslag. Hieruit bleek dat wordt voldaan aan de normen voor jaargemiddelde concentratie en het aantal overschrijdingsdagen van het 24 uur gemiddelde voor fijn stof en de jaargemiddelde concentratie voor stikstofdioxide (effecten zijn neutraal beoordeeld, score 0). Daarmee is de ontwikkeling van de Parklaan zonder het treffen van extra maatregelen voor luchtkwaliteit mogelijk. Omdat de sinds de aanvulling op het MER in 2009 doorgevoerde ontwerp wijzigingen niet of nauwelijks van invloed zijn op de verkeersintensiteiten zijn deze ontwerp wijzigingen ook niet van invloed op deze conclusie. De effecten worden nog steeds als neutraal beoordeeld (score 0).

Ten behoeve van het bestemmingsplan is de luchtkwaliteit als gevolg van het meer gedetailleerde ontwerp niet opnieuw berekend, omdat de totale ontwikkeling van Ede-Oost is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL). In het NSL worden compenserende maatregelen genomen met als doel in heel Nederland tijdig te voldoen aan de grenswaarden. Hiermee wordt voldoende geborgd dat zich geen grenswaarden overschrijdingen voordoen langs het traject van de Parklaan. Uit de jaarlijkse monitoringsresultaten volgt dat ook na aanleg van de Parklaan geen overschrijdingen van de grenswaarden langs wegen optreden binnen het grondgebied van Ede.

Externe veiligheid

In de eerste aanvulling op het MER uit 2009 is externe veiligheid neutraal beoordeeld, omdat door de lage aantallen transporten over het spoor en de weg geen sprake is van zogenoemde plaatsgebonden risicocontouren en geen sprake is van een zogenoemd groepsrisico.

In de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven dat over het traject van de Parklaan zelf nauwelijks of geen transport van gevaarlijke stoffen plaats zal vinden. De werking van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen schrijft namelijk voor dat risicovol transport de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te vermijden. Alleen bestemmingsverkeer mag het traject van de Parklaan kiezen. De tankstations aan de Klinkenbergerweg en de Parkweg veroorzaken transport van benzine en diesel. Ter plaatse wordt geen LPG verkocht. Dit transport veroorzaakt een verwaarloosbaar laag risico. Onderzoek naar de externe veiligheidsrisico's vanwege transport op de Parklaan is niet nodig.

De A12 is in de Regeling Basisnet aangewezen als route voor het transport van gevaarlijke stoffen. Bij de aansluiting van de Parklaan op de A12 wordt het 'omklappen' van de zuidelijke op-/afrit van de A12 mogelijk gemaakt. Dit omklappen van de op- en afrit heeft echter geen gevolgen voor het transport van gevaarlijke stoffen over de A12. De risico's worden namelijk volledig bepaald door het vervoer van gevaarlijke stoffen over de hoofdrijbaan. Er hoeft geen nader onderzoek te worden verricht.

Het plangebied wordt door twee hoge druk aardgasleidingen doorkruist: gelegen ten noorden van de Albertstunnel en nabij de Maanderdijk/Dr. Willem Dreeslaan. In het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de huidige ligging. Door de aanpassingen aan de Maanderdijk en de aansluiting op de A12 kan later blijken dat de ligging van de hier gelegen leiding toch gewijzigd moet worden. In dat geval kan een planherziening nodig zijn met zo nodig een onderzoek naar de externe veiligheidsrisico's.

Geconcludeerd wordt dat de aanleg van de Parklaan conform het huidige ontwerp bestemmingsplan nauwelijks van invloed is op de risico's ten aanzien van externe veiligheid. Door de aanleg van de Parklaan worden namelijk geen nieuwe gevoelige bestemmingen en geen relevante nieuwe risicobronnen gerealiseerd. De neutrale score voor externe veiligheid uit de eerste aanvulling op het MER uit 2009 is nog steeds valide.

Bodem en water

Voor wat betreft verontreiniging en zetting werden destijds in de aanvulling op het MER geen relevante effecten voorzien (neutrale beoordeling, score 0) en de ontwerpwijzigingen zijn niet van invloed op deze conclusie. Er is voor deze aspecten in het bestemmingsplan met bijbehorende onderzoeken ook geen sprake van relevante nieuwe inzichten die van invloed zijn op deze beoordeling. Op een deel van het aan te leggen tracé is bodemonderzoek uitgevoerd. Tijdens deze onderzoeken is geen sterke vervuiling aangetoond. Voor het gedeelte waarop nog geen onderzoek heeft plaatsgevonden zijn geen aanwijzingen verkregen die erop duiden dat er plaatse sprake is van een sterke vervuiling.

Uitgangspunt in het MER uit 2008 en de aanvulling uit 2009 was dat het hemelwater dat op het verharde oppervlak valt, via berm passages wordt afgevoerd door infiltratie. Vanwege dit uitgangspunt is het criterium waterhuishouding destijds neutraal beoordeeld (score 0). In de toelichting van het bestemmingsplan is de waterhuishouding nader uitgewerkt. Na herinrichting zal in het plangebied de hemelwater- en afvalwaterstroom van elkaar gescheiden zijn. Als uitgangspunt heeft het waterschap op 19 november 2009 meegegeven, dat een voorzuivering van de eerste 4 mm neerslag gewenst is. Mogelijkheden om dit te verwezenlijken zijn via bijvoorbeeld een systeem waarbij neerslag op een regenwaterriool loost en de eerste 4 mm overgepompt wordt naar het vuilwaterriool. Een meer natuurlijke oplossing is om de voorzuivering te realiseren in een natuurlijke voorziening, bijvoorbeeld berm of wadi. Al het afstromend hemelwater wordt geborgen en geïnfiltreerd in de directe omgeving van de Parklaan:

- Bij het noordelijke deel van de Parklaan, tot aan de aansluiting op de bestaande Klinkenbergerweg, wordt het hemelwater oppervlakkig geïnfiltreerd in de bodem door de realisatie van greppels en groene vijvers.
- Bij het gedeelte van de Parklaan dat verloopt via de bestaande Klinkenbergerweg en Bennekomseweg (tot aan de aansluiting van de Zandlaan en Horalaan) zal het hemelwater ook geïnfiltreerd worden in de bodem, maar is de ruimte om voorzieningen te realiseren binnen het bestemmingsplan beperkt. Deze ruimte dient mogelijk in het wegprofiel ondergronds te worden gecreëerd.
- Bij het zuidelijke deel van de Parklaan (ten zuiden van de Zandlaan) vindt de berging van het hemelwater plaats in groene vijvers of oppervlaktewater. Daar waar oppervlaktewater gerealiseerd wordt, vindt voorzuivering plaats middels berm sloten. Uitgangspunt voor dit segment is om de weg grondwaterneutraal aan te leggen. In het aangrenzende bestemmingsplan Kenniscampus Zandlaan Ede is binnen de bestemming Groen voldoende rekening gehouden met de waterberging ten behoeve van de aanleg van de Parklaan. Het bestemmingsplan Kenniscampus is in december 2011 vastgesteld door de gemeenteraad van Ede en inmiddels onherroepelijk.

De nadere uitwerking van de waterhuishouding geeft geen aanleiding om de neurale beoordeling van dit criterium in de aanvulling op het MER uit 2009 te herzien (score blijft 0).

Het criterium met betrekking tot grondwater is destijds licht negatief beoordeeld (score -) omdat beïnvloeding van het grondwater (met mogelijk verdroging tot gevolg) ter plaatse van de tunnel voor de Parklaan onder de A12 door niet kon worden uitgesloten. In het ontwerp ten behoeve van het bestemmingsplan wordt ook een tunnel voorzien om de Maanderdijk bij de Poortwachter onder de nieuwe op en afritten van de A12 door aan te sluiten op de Parklaan. Omdat de A12 echter hoog ligt, liggen de onderdoorgangen onder de A12 alleen in natte periodes in het grondwater, maar het grootste deel van de tijd niet. De beïnvloeding van het grondwater is dus zeer beperkt. Er is daarmee geen aanleiding om de licht negatieve beoordeling uit de eerste aanvulling op het MER te herzien. Dit is een aandachtspunt voor het definitieve ontwerp. Voor de rest van het tracé en de aansluitpunten worden geen tunnels of verdiepte ligging voorzien, afgezien van een fietstunnel onder de Parklaan ter hoogte van Hoekelum, maar het grondwater ligt hier naar verwachting op voldoende diepte. De verdiepte ligging van de Parklaan ter hoogte van de Nieuwe Kazernelaan is inmiddels verlaten, maar het grondwater ligt hier echter op voldoende diepte zodat dit destijds in de eerste aanvulling op het MER niet tot een negatieve beoordeling vanuit grondwater heeft geleid.

Natuur

In hoofdstuk 3 van deze aanvulling zijn de effecten op Natura 2000-gebied Veluwe en op het Gelders Natuur Netwerk (GNN) behandeld op basis van de recent ten behoeve van het bestemmingsplan Parklaan uitgevoerde onderzoeken ('Passende Beoordeling' en 'Toetsing Gelders Natuur Netwerk', ARCADIS 2015). De resultaten van deze onderzoeken zijn afgezet tegen de effectbeoordeling zoals opgenomen in de aanvulling op het MER uit 2009. Twee ontwerpwijzigingen zijn hierop van invloed: de ligging van de Parklaan ter plaatse van het Landgoed Hoekelum en de voorziene GNN-compensatie bij de Hoekelumse Eng (zie verder hoofdstuk 3).

In de eerste aanvulling op het MER uit 2009 is ruimtebeslag, verstoring en versnippering van de groene verbinding Hoekelum – Binnenveld als gevolg van de hier parallel aan de A12 voorziene Parklaan negatief beoordeeld. De ontwerpwijzigingen zijn hierop in principe niet of nauwelijks van invloed (score blijft negatief). De Groene Wig tussen de bebouwde kommen van Ede en Bennekom is de landschappelijke, ecologische en recreatieve verbinding tussen de Zuidwest Veluwe en het Binnenveld. Het gemeentelijke beleid streeft al jaren naar het behoud van de groene kwaliteit van de groene wig. Door de actuele ontwikkelingen en plannen voor wegen en bebouwing is de druk op het gebied toegenomen. Om deze onvermijdbare ontwikkelingen in te passen is door de gemeente Ede een nieuw integraal landschapsplan vastgesteld. Het plan geeft een duurzame invulling aan de ruimtelijke scheiding tussen de kernen Ede en Bennekom en op de verbinding tussen de Veluwe en het Binnenveld. Het geeft streefbeelden voor landschap, natuur en recreatie en de hierbij benodigde maatregelen. Door de samenhang in het pakket van maatregelen, dat doorwerkt in de afzonderlijk projecten (waaronder de Parklaan), verbetert de kwaliteit van de groene wig in samenhang met de voorgenomen ontwikkelingen. Door de uitvoering van de maatregelen uit het integrale landschapsplan worden de in de aanvulling op het MER negatief beoordeelde effecten van de Parklaan op de Groene Wig teniet gedaan.

De ontwerpwijzigingen en de nieuwe en geactualiseerde flora- en fauna veldinventarisaties ten behoeve van het bestemmingsplan zijn nauwelijks van invloed op het algemene beeld en de effectbeoordeling voor flora en fauna uit de aanvulling op het MER uit 2009. Hoewel er in detail wel verschillen zijn, is de negatieve beoordeling voor fauna vanwege ruimtebeslag, verstoring en versnippering nog actueel (vooral effecten op vleermuizen en broedvogels). De effecten van ruimtebeslag op flora zijn destijds neutraal beoordeeld. Uit recent onderzoek blijkt echter dat door de verbreding van de Edeseweg een deel van de groeiplaatsen van beschermde soorten verloren gaat (rapunzelklokje, steenanjer en veldsalie). Daarmee worden de effecten van ruimtebeslag op flora nu licht negatief beoordeeld, zie tabel 2.

Tabel 2: Effectbeoordeling aspect natuur, deelaspect flora

criterium	Referentie	Alternatief minimaal ruimtebeslag (2009)	Alternatief maximaal ruimtebeslag (2009)	Bestemmingsplan (2015)
Ruimtebeslag	0	0	0	-

Door het treffen van maatregelen kunnen effecten op beschermde soorten (grotendeels) worden voorkomen, komt de gunstige staat van instandhouding niet in gevaar en is het bestemmingsplan op grond van de Flora- en faunawet uitvoerbaar.

Geomorfologie

De aanleg van de Parklaan resulteert lokaal in vergravingen van de uit geomorfologisch oogpunt waardevolle Veluwe stuwwal en een smeltwaterinsnijding aan de noordzijde van de Mauritskazerne, die in de aanvulling op het MER uit 2009 licht negatief is beoordeeld (score -). Doordat nu wordt afgezien van een verdiepte ligging van de Parklaan ter hoogte van de Nieuwe Kazernelaan is de voor de aanleg van de Parklaan benodigde vergraving beperkter en daarmee is ook dit negatieve effect beperkter. Dit effect wordt nu neutraal beoordeeld, zie tabel 3.

Tabel 3: Effectbeoordeling geomorfologie

criterium	Referentie	Alternatief minimaal ruimtebeslag (2009)	Alternatief maximaal ruimtebeslag (2009)	Bestemmingsplan (2015)
Overige geomorfologische elementen en structuren	0	-	-	0

Landschap

Ten noorden van de Mauritskazerne doorsnijdt de Parklaan een groen bosachtig gebied dat min of meer een eenheid vormt met de bossen van de Sysselt, waardoor dit wordt aangetast en er restruimtes ontstaan. Dit is in de aanvulling op het MER uit 2009 negatief beoordeeld. Doordat de Parklaan hier niet meer verdiept wordt aangelegd en is verschoven in de richting van de Nieuwe Kazernelaan is het ruimtebeslag op het bosachtige gebied beperkter met minder bomenkap en minder restruimtes. De Parklaan kan zorgvuldiger worden ingepast in dit bosrijke landschap (in het Functioneel ontwerp toepasselijk 'karakteristiek Veluwapark' genoemd). Doordat wordt afgezien van een verdiepte ligging kan ook een groter deel van de bestaande waardevolle boomstructuren langs de historische Sysseltselaan en de Eikenlaan worden behouden. De effecten op dit gebied worden daarmee minder negatief.

Bij de Hoekelumse eng wordt door de Parklaan een zogenoemde groen omzoomde es doorsneden waardoor de karakteristieke openheid hiervan wordt aangetast. Door het sportpark via de Hoekelumse eng te ontsluiten en hier ook compensatie voor ruimtebeslag op de EHS mogelijk te maken (deels door de aanplant van bos) wordt deze aantasting versterkt en daarmee ook de negatieve score uit de aanvulling op het MER. Met de gekozen inpassing is rekening gehouden met de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van het terrein. De weg wordt, waar dat mogelijk is, lager aangelegd dan het omringende maaiveld. De weg snijdt dan als het ware door het oude landschap, waarbij de van oorsprong hoger gelegen enggronden geaccentueerd worden. Bestaande zichtlijnen worden gerespecteerd: de zichtlijn over de Bennekomseweg blijft behouden. Nieuwe zichtlijnen worden geïntroduceerd: vanuit de nieuwe onderdoorgang, rijdende naar Ede wordt zicht geboden op de bebouwing van Landgoed Hoekelum.

Over het geheel genomen zijn de ontwerpwijzigingen niet van invloed op de totaalbeoordeling van de aantasting van landschappelijke structuren, patronen en elementen uit de aanvulling op het MER uit 1999: licht negatief voor het alternatief met minimaal ruimtebeslag (score -) en negatief voor het alternatief met

maximaal ruimtebeslag (score - -). Het aangepaste ontwerp is ook niet van invloed op de beoordeling van de effecten op de beide andere criteria: het Nationaal Landschap Veluwe (neutraal) en de landschapsbeleving (licht negatief).

Cultuurhistorie

De ontwerpwijzigingen zijn niet van invloed op de beschreven cultuurhistorische effecten in de aanvulling op het MER uit 2009, alleen het negatieve effect op de ook uit cultuurhistorisch perspectief waardevolle openheid van de Hoekelumse eng wordt versterkt door de nieuwe ontsluiting van het Sportpark en de compensatie van de EHS ter plaatse. Met de gekozen inpassing is rekening gehouden met de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van het terrein (zie onder landschap).

Twee relevante cultuurhistorische effecten zijn in de eerste aanvulling op het MER uit 2009 nog niet (voldoende) beschreven: het effect op het landgoed Hoekelum en het effect op de molenbiotoop van de (buiten het plangebied gelegen) Keetmolen aan de Stationsweg 118. Navolgend zijn deze effecten beschreven op basis van de toelichting van het bestemmingsplan met bijbehorende onderzoeken.

Landgoed Hoekelum

Historische buitenplaats Hoekelum aan de Edeseweg vormde eeuwenlang de grens van het akkerareaal en is met de parkachtige structuur sterk gezichtsbepalend. Dit landgoed is een van rijkswege beschermde buitenplaats, bestaande uit 15 complexonderdelen inclusief terreinaanleg. De geschiedenis van Hoekelum is traceerbaar tot in de 14e eeuw, toen het goed een leen van de hertog van Gelre was. De omvang van de buitenplaats heeft in de loop der eeuwen gevarieerd. De meest herkenbare en gaaf bewaard gebleven delen van de buitenplaats zijn sinds 1997 beschermd als rijksmonument. Terreinen die in de geschiedenis ook deel uitmaakten van het landgoed, maar die in de loop der tijd door wijzigingen onevenredig verstoord zijn geraakt (zoals het gebied direct ten zuiden van de A12), werden bij dat aanwijzingsbesluit uitgesloten van bescherming. Het landgoed kent om die reden een gebiedsbescherming met een strikte begrenzing. Twee complexonderdelen van het landgoed vallen binnen de plangrens van de Parklaan:

- De historische tuin- en parkaanleg.
- Voormalig theepaviljoen annex dienstwoning met achtergelegen schuur.

Voor de realisatie van de Parklaan is ter plaatse van landgoed Hoekelum een verbreding voorzien van de huidige Edeseweg. Een deel van de groenopstand dient daardoor te worden gekapt met onvermijdelijk effect op de beschermde park- en tuinaanleg. Deze effecten zijn echter geminimaliseerd door de keuze voor een verbreding die nu voornamelijk aan de westzijde komt te liggen. Dit hangt samen met de gebiedsbegrenzing, die vanuit het oosten voornamelijk tot aan de berm van de Edeseweg loopt. Eventueel te kappen groenopstand valt daardoor in grotere mate buiten de gebiedsbegrenzing dan wanneer voor een verbreding aan de oostzijde zou zijn gekozen zoals in het bestemmingplan Parklaan uit 2012 en de oorspronkelijke tweede aanvulling op het MER. De noodzakelijke uitdunning aan de westzijde is gering en leidt niet tot een onevenredige verstoring van de beschermde parkaanleg.

Als gevolg van de wegverbreding aan de westzijde is een verplaatsing van het voormalige theepaviljoen noodzakelijk. Gekozen is voor een situering direct ten westen van de huidige locatie, waarbij het paviljoen in zijn geheel wordt verplaatst, de zeldzame combinatie met de later aangebouwde dienstwoning in stand blijft (bouwvlak met de zelfde grootte) en de hoekverdraaiing ten opzichte van de Edeseweg identiek blijft aan de bestaande. De eveneens van rijkswege beschermde schuur op het achtererf behoudt zijn huidige locatie. Een verplaatsing van een monument is in beginsel een drastische ingreep. De technische (on)mogelijkheden tot verplaatsing zijn dan ook nader onderzocht. Daarnaast zijn door een gekwalificeerd bureau de mogelijke effecten op de monumentale waarden, van zowel de beschermde parkaanleg als het

theepaviljoen met dienstwoning, nader in kaart gebracht in een bouwhistorisch onderzoek. Tot slot is over een eventuele verplaatsing in 2014 advies gevraagd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK). Aanbevelingen zijn overgenomen. Mogelijke negatieve effecten kunnen daardoor worden geminimaliseerd:

- Binnen de historische buitenplaats Hoekelum zijn een vijftal zichtrelaties aanwijsbaar waarin het theehuis een belangrijke rol speelt. De gevolgen van verplaatsing van het paviljoen voor deze zichtrelaties zijn echter minimaal omdat gekozen is voor een geringe verplaatsing van een tiental meters en omdat de meeste relaties in de huidige situatie minder sterk aanwezig en waarneembaar zijn dan bij de oorspronkelijke aanleg.
- Aantasting van wezenlijke monumentwaarden van het theepaviljoen zelf kunnen worden voorkomen door het theepaviljoen met aangebouwde dienstwoning in zijn geheel te verplaatsen en tegelijkertijd onwenselijke verstoringen (uit later tijd) in het gevelbeeld van het monument weer ongedaan te maken.

Molenbiotoop Keetmolen aan de Stationsweg 118

Deze beltmolen is beschermd als rijksmonument en staat buiten het plangebied. De Parklaan ligt wel gedeeltelijk binnen de zogenoemde secundaire zone van 100 en 400 meter rond de molen. De provinciale verordening richt zich binnen deze zone op nieuwe bebouwing dan wel beplanting binnen de molenbiotoop. In het bestemmingsplan Parklaan wordt geen nieuwe bebouwing mogelijk gemaakt. Er is sprake van de aanleg van een ontsluitingsweg die landschappelijk ingepast zal worden. Hierbij worden geen hoge bomen (van de eerste orde) toegepast. De realisatie van de Parklaan zal daarom nauwelijks negatieve invloed op de bestaande situatie van de molenbiotoop hebben (de bestaande situatie is overigens beoordeeld als slecht).

Beoordeling

Omdat het voormalig theepaviljoen als onderdeel van het rijksmonument 'Historische buitenplaats Hoekelum' wordt verplaatst, wordt de score voor wat betreft cultuurhistorische monumenten van licht negatief (score -) conform de eerste aanvulling op het MER uit 2009 nu gewijzigd in negatief (score - -). Het negatieve effect op de uit cultuurhistorisch perspectief waardevolle openheid van de Hoekelumse eng wordt versterkt door de nieuwe ontsluiting van het Sportpark en de compensatie van de EHS ter plaatse, waardoor de effecten op de overige cultuurhistorische waarden ook negatief worden beoordeeld (score - -) in plaats van licht negatief (score -) conform de eerste aanvulling op het MER uit 2009. Tabel 4 geeft een overzicht. Met de beschreven inpassingsmaatregelen kunnen effecten worden beperkt. Omdat het rijksmonument 'Historische buitenplaats Hoekelum' grotendeels ten oosten van de Parklaan ligt, wordt de nu voorgenomen verschuiving van het tracé in westelijke richting met verplaatsing van het theehuis vanuit cultuurhistorie minder negatief beoordeeld dan een verschuiving in oostelijke richting waarbij het theehuis op de huidige locatie kan worden gehandhaafd.

Tabel 4: Effectbeoordeling Cultuurhistorie

Criterion	Referentie	Alternatief minimaal ruimtebeslag (2009)	Alternatief maximaal ruimtebeslag (2009)	Bestemmingsplan (2015)
Monumenten	0	-	-	--
Overige waarden	0	-	-	--

Archeologie

In het aanvullende MER uit 2009 is op basis van een archeologisch bureauonderzoek geconcludeerd dat door de Parklaan geen bekende waarnemingen worden doorsneden. Wel liggen een zestal waarnemingen op korte afstand van het beoogde tracé wat het meer aannemelijk maakt dat ook ter plaatse van het tracé

archeologische waarden aanwezig zijn. Het alternatief met maximaal ruimtebeslag is daarom vanuit bekende waarden negatief beoordeeld (score - -) en het alternatief met minimaal ruimtebeslag licht negatief (score -). Het tracé ligt in een gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde en daarom zijn beide alternatieven vanuit dit perspectief negatief beoordeeld (score - -). Deze beoordeling is door de wijzigingen in het ontwerp en nieuwe inzichten nog actueel. Aanbeveling in het MER was om op basis van een verder uitgewerkt ontwerp een uitgebreider veldonderzoek uit te voeren.

Op basis van het Functioneel ontwerp is een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek door middel van (verkennde) boringen uitgevoerd. Voor het grootste deel van het plangebied is op basis hiervan in de toelichting op het bestemmingsplan Parklaan geconcludeerd dat de natuurlijke bodem is verstoord waardoor het onwaarschijnlijk is dat zich hier nog belangwekkende archeologische resten bevinden waardoor hier archeologisch vervolgonderzoek niet noodzakelijk is. Binnen het plangebied zijn drie deellocaties aangewezen waar nog wel archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk is. Om eventuele archeologische resten te documenteren en veilig te stellen is voor deze deellocaties een dubbelbestemming in het bestemmingsplan opgenomen (Waarde Archeologie).

Wonen en werken

Vanuit wonen en werken zijn in de aanvulling op het MER uit 2009 een aantal aandachtspunten voor het ontwerp benoemd, resulterend in een licht negatieve beoordeling (score -). In het ontwerp is met deze aandachtspunten rekening gehouden. Het ontwerp en de ontwerpwijzigingen dragen bij aan een goede ontsluiting en bereikbaarheid van bestaande woon- en werkfuncties, zoals de ontsluiting van het sportcomplex bij Hoekelum en de directe aansluiting van de Maanderdijk op de Parklaan. Dit aspect wordt daarom nu neutraal beoordeeld, zie tabel 5.

Tabel 5: Effectbeoordeling wonen en werken

Criterion	Referentie	Alternatief minimaal ruimtebeslag (2009)	Alternatief maximaal ruimtebeslag (2009)	Bestemmingsplan (2015)
Wonen en werken	0	-	-	0

Landbouw

Door het wat grotere ruimtebeslag van de aansluiting van de Parklaan op de A12 zal ook het ruimtebeslag op de landbouw ten zuiden van de A12 beperkt groter zijn dan in de aanvulling op het MER. Dit is echter zo beperkt dat dit niet van invloed is op de licht negatieve beoordeling voor dit aspect (score -).

Recreatie

Recreatie is in de aanvulling op het MER neutraal beoordeeld (score 0), met als uitgangspunt dat goede voorzieningen worden gerealiseerd voor het langzaam verkeer. De recreatieve routes via de Sysseletselaan en de Eikenlaan worden in het bestemmingsplanontwerp, in tegenstelling tot de alternatieven met minimaal en maximaal ruimtebeslag uit de aanvulling op het MER uit 2009, gelijkvloers gekruist in plaats van ongelijkvloers. De verbindingen worden hiermee wel in stand gehouden, hoewel de gekozen oplossing kwalitatief wel minder hoogwaardig is dan in de alternatieven zoals beoordeeld in de aanvulling op het MER. Dit effect geeft geen aanleiding om de neutrale beoordeling uit de aanvulling op het MER te herzien, omdat vanuit recreatie bezien een acceptabele situatie ontstaat.

Kabels en leidingen

Ten tijde van het opstellen van de aanvulling op het MER ontbrak gedetailleerde informatie over de ligging van kabels en leidingen. Inmiddels is deze informatie in het bestemmingsplan wel beschikbaar. De Parklaan kruist een hogedrukgasleiding ter hoogte van de Klinkerbergerweg en de Prins Mauritskazerne Zuid. Deze is inmiddels bij de verdere planontwikkeling van de Veluwe Poort naar het zuiden toe

verlegd. En er ligt een hogedrukgasleiding in het plangebied ten zuidwesten van de aansluiting op de A12 (de Poortwachter). Bovendien zijn ook rioolleidingen aanwezig nabij de Nieuwe Kazernelaan / Sysseltselaan en de W. Dreeslaan. Om het beheer en onderhoud van de leidingen te beschermen is een tweetal dubbelbestemmingen in het bestemmingsplan opgenomen. Op basis van deze nieuwe informatie wordt de neutrale score voor dit aspect in de aanvulling op het MER uit 2009 gewijzigd in een licht negatieve score (score -), zie tabel 6.

Tabel 6: Effectbeoordeling kabels en leidingen

Criterion	Referentie	Alternatief minimaal ruimtebeslag (2009)	Alternatief maximaal ruimtebeslag (2009)	Bestemmingsplan (2015)
Kabels en leidingen	0	0	0	-

4.3 CONCLUSIES

Hoewel de ontwerpwijzigingen en de meer gedetailleerde bestemmingsplanonderzoeken lokaal van invloed zijn op de beoordeling van de effecten in de aanvulling op het MER uit 2009 (zie tabel 7 voor een overzicht), is dit niet of nauwelijks van invloed op het totale beeld van de effecten van de Parklaan. De bestemmingsplanonderzoeken geven een meer gedetailleerd beeld van de effecten van het uiteindelijk verkozen ontwerp, maar de meer globale effectbeoordeling van de beide alternatieven met minimaal en maximaal ruimtebeslag uit de aanvulling van het MER is grotendeel nog actueel. De wijzigingen en nieuwe inzichten zijn daarmee ook niet van invloed op de conclusies, de voorgestelde maatregelen om effecten te voorkomen of beperken en de samenstelling van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) uit de aanvulling op het MER. Uitzondering hierop vormt de verplaatsing van het theehuis in westelijke richting om daarmee verschuiving van het tracé in oostelijke richting met (meer) ruimtebeslag op het landgoed Hoekelum te voorkomen (en daarmee effecten op Natura 2000, de ecologische hoofdstructuur en beschermde monumenten). Was deze optimalisatiemogelijkheid in 2009 al in beeld geweest, had deze maatregel waarschijnlijk destijds onderdeel uitgemaakt van het MMA.

Tabel 7: Verschillen effectbeoordeling aanvulling MER 2009 versus bestemmingsplan 2015

Criterion	Referentie	Alternatief minimaal ruimtebeslag (2009)	Alternatief maximaal ruimtebeslag (2009)	Bestemmingsplan (2015)
Ruimtebeslag flora	0	0	0	-
Overige geomorfologische elementen en structuren	0	-	-	0
Cultuurhistorische monumenten	0	-	-	--
Overige cultuurhistorische waarden	0	-	-	--
Wonen en werken	0	-	-	0
Kabels en leidingen	0	0	0	-

Samenvattend kan daarmee worden geconcludeerd dat met deze aanvulling, de aanvulling uit 2009, het MER uit 2008 en de toelichting van het bestemmingsplan met bijbehorende onderzoeken (inclusief de passende beoordeling en de toetsing van de GNN) de voor de besluitvorming over het bestemmingsplan benodigde milieu-informatie beschikbaar is.

Bijlage 1 Al doorlopen stappen

Bijlage 1.1 De basis: MER ontwikkeling Ede-Oost en Spoorzone (2008)

Ruimtelijke ontwikkelingen in Ede-Oost

Een nieuwe invulling van het gebied Ede-Oost (sinds december 2009 omgedoopt tot Veluwe Poort) is mogelijk en nodig geworden door een aantal ruimtelijke ontwikkelingen:

- De ENKA-fabriek in Ede-Oost is in 2002 gesloten.
- In 2007 is een overeenkomst gesloten tussen Defensie en de Gemeente Ede waarin de aankoop van het totale kazerneterrein is vastgelegd. Het gebied is op 3 februari 2011 aan de Gemeente Ede overgedragen. Het betreft de Maurits, Beeckman en Stevin kazerne.
- Er zijn plannen voor het revitaliseren van het station Ede-Wageningen en de spoorzone.
- Er is behoefte aan nieuwe woningen en kantoren
- Er is een oplossing nodig voor bestaande en toekomstige verkeersknelpunten.

Masterplan

De ontwikkeling van Ede-Oost en de spoorzone is in 2005 mogelijk gemaakt in het Streekplan Gelderland (vastgesteld op 29 juni) en is door de gemeente Ede uitgewerkt in het Masterplan Ede-Oost / Spoorzone (vastgesteld in april 2005). In dit Masterplan is een integrale ontwikkelingsstrategie opgenomen voor Ede-Oost. In het Masterplan is een herontwikkelings- en intensiveringsopgave voor de stad Ede voorgesteld met een capaciteit van 3.500 tot 4.500 woningen, 90.000 tot 110.000 m² bedrijfsvloeroppervlak aan 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. Om al deze ontwikkelingen mogelijk te maken was toen al de verwachting dat een nieuwe ontsluitingsstructuur nodig is richting N224 en A12 en het station.

Gefaseerde besluitvorming

De gemeente Ede heeft gekozen voor een gefaseerde besluitvorming over Ede-Oost. In de eerste fase is de nieuwe ontsluitingsstructuur in 2008 vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur. De gehele ontwikkeling is en wordt vervolgens in de tweede fase stapsgewijs op inrichtingsniveau in bestemmingsplannen vastgelegd, met vier grote stappen:

- Het bestemmingsplan voor de ontwikkeling van het ENKA-terrein (zie bijlage 1.2).
- Het bestemmingsplan voor de nieuwe ontsluiting, de Parklaan (zie bijlage 1.3).
- Het bestemmingsplan voor de ontwikkeling van de Kazerneterreinen (zie bijlage 1.4).
- Het bestemmingsplannen voor de ontwikkeling van de Spoorzone, Kop van Parkweg en SOMA-AZO terrein.

M.e.r.-plicht

Door de aard en omvang van de geplande activiteiten binnen Ede-Oost is sprake van een verplichting tot het doorlopen van de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.-plicht). En wel om drie redenen: het aantal woningen dat wordt voorzien, de beoogde nieuwe ontsluitingsstructuur voor het verkeer en omdat een passende beoordeling in het kader van Natura 2000 nodig is (significante effecten kunnen op

voorhand niet worden uitgesloten). Deze m.e.r.-plicht geldt zowel voor de Structuurvisie als voor de Bestemmingsplannen.

Het MER

In 2008 is samen met het ontwerp van de Structuurvisie Infrastructuur het door de gemeenteraad vastgestelde Milieueffectrapport (MER) Ontwikkeling Ede-Oost en Spoorzone gepubliceerd, waarin de resultaten van het onderzoek naar de milieueffecten zijn beschreven. Het Milieueffectrapport heeft vanaf 5 juni 2008 gedurende 6 weken ter inzage gelegen.

Advies Commissie m.e.r.

Over het MER dat ter inzage heeft gelegen is door de Commissie m.e.r. op 20 augustus 2008 een toetsingsadvies uitgebracht. Het eindoordeel van de Commissie m.e.r. is dat het MER de essentiële informatie bevat voor de keuze over de ontsluitingsstructuur en daarmee voor de besluitvorming over de Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost. Voor de toekomstige (bestemmings-)plannen betreffende Ede-Oost is volgens de Commissie in het MER wel een goede basis gelegd, maar is nog nadere informatie en uitwerking nodig. De Commissie adviseert aanvullende informatie te leveren bij het eerste ruimtelijk besluit waarin de betreffende onderdelen van de voorgenomen activiteit concreet worden vastgelegd. De planvorming voor vooral woningbouw was namelijk ten tijde van de Structuurvisie Infrastructuur nog niet zo ver om het voor de milieubeoordeling in het MER benodigde detailniveau te kunnen halen.

Vaststelling ontsluitingsstructuur

In de Structuurvisie Infrastructuur is vervolgens in 2008, mede op basis van het MER en het advies van de Commissie m.e.r., de ontsluitingsstructuur conform alternatief A2 uit het oorspronkelijke MER vastgelegd.

Bijlage 1.2 Eerste aanvulling MER: Bestemmingsplan ENKA (2009)

Bestemmingsplan ENKA: eerste aanvulling

Gekoppeld aan de voorbereiding van het bestemmingsplan voor de ontwikkeling van het ENKA-terrein is in 2009 een aanvulling opgesteld op het MER in combinatie met een passende beoordeling Natura 2000. Deze aanvulling bevat aanvullende, meer gedetailleerde milieu-informatie over vooral de inrichting van de nieuwe ontsluitingsstructuur oftewel de Parklaan, het ENKA-terrein en de mogelijke verdieping van het station Ede-Wageningen. De planvorming voor de ontwikkeling van de Kazerneterreinen was ten tijde van het bestemmingsplan voor het ENKA-terrein nog niet zo ver dat een meer gedetailleerde milieubeoordeling mogelijk was.

Parklaan: minimaal en maximaal ruimtebeslag

Op basis van de in de Structuurvisie Infrastructuur vastgelegde ontsluitingsstructuur zijn in de eerste aanvulling op het MER vervolgens twee inrichtingsalternatieven ontwikkeld en beoordeeld:

- Alternatief minimaal ruimtebeslag: verkeerslichten op de kruispunten en 1x2 rijstroken op de Edeseweg tussen Horalaan/Zandlaan en de nieuwe verbindingsweg naar de A12.
- Alternatief maximaal ruimtebeslag: rotondes op de kruispunten en 2x2 rijstroken op de Edeseweg tussen Horalaan/Zandlaan en de nieuwe verbindingsweg naar de A12.

Door deze benadering is een beeld ontstaan van wat de milieueffecten van de Parklaan maximaal en minimaal kunnen zijn. Binnen deze bandbreedte kan dan, mede op basis van de beschreven milieueffecten, in het bestemmingsplan Parklaan voor een definitieve inrichting worden gekozen.

Aanvullend advies Commissie m.e.r.

In haar aanvullende toetsingsadvies over het MER Ontwikkeling Ede-Oost en Spoorzone (21 juli 2009) concludeert de Commissie dat de essentiële informatie aanwezig is voor zowel het besluit over het bestemmingsplan ENKA-terrein als de hoofdontsluitingsweg (de Parklaan). In de toelichting op dit oordeel geeft de Commissie hierbij voor de Parklaan als randvoorwaarde mee dat het plan in de toekomst niet dusdanig mag veranderen dat het MER daaraan niet meer ten grondslag kan liggen. Verder merkt de Commissie op:

- Dat als gevolg van de beperkt beschikbare ruimte voor de weg de verschillen tussen het alternatief met minimaal en het alternatief met maximaal ruimtebeslag dusdanig klein zijn, dat het MER op dit onderdeel veel compacter had kunnen rapporteren.
- Dat bij de passende beoordeling sprake is van een knelpunt omdat het voornemen stikstof toevoegt aan de achtergrondconcentratie, terwijl ook in 2020 de stikstofdeposities op bepaalde Habitats waarvoor instandhoudingsdoelstellingen gelden waarschijnlijk te hoog zullen zijn.

Voor de Kazerneterreinen concludeert de Commissie dat er geen nieuwe informatie is gepresenteerd. De milieu-informatie die van de inrichting afhangt, ontbreekt nog. De Commissie adviseert hiernaar nog onderzoek te doen en deze informatie mee te nemen bij de besluitvorming over het bestemmingsplan voor de Kazerneterreinen. Ten aanzien van de passende beoordeling adviseert de Commissie nog verder na te gaan welke (extra) maatregelen mogelijk zijn om de effecten van recreatie tegen te gaan.

Vaststelling bestemmingsplan ENKA

In 2009 is, mede op basis van het aanvullende MER en het aanvullende advies van de Commissie m.e.r., het bestemmingsplan ENKA door de gemeente Ede vastgesteld.

Bijlage 1.3 Tweede aanvulling MER: Bestemmingsplan Parklaan 2012

Bestemmingsplan Parklaan: tweede aanvulling

Gekoppeld aan de voorbereiding van het bestemmingsplan voor de aanleg van de Parklaan is begin 2012 een tweede aanvulling opgesteld op het MER in combinatie met een natuurtoets inclusief passende beoordeling Natura 2000 (met ook weer een aanvulling hierop specifiek gericht op het oplossen van de stikstofproblematiek). In de Wet milieubeheer is opgenomen dat een plan waarvoor een m.e.r.-plicht geldt, zoals het bestemmingsplan voor de Parklaan, pas kan worden vastgesteld als de m.e.r.-procedure correct en volledig is doorlopen en de gegevens uit het MER redelijkerwijs aan het uiteindelijke plan ten grondslag kunnen worden gelegd. Daarom is, zoals ook al aangegeven door de Commissie m.e.r. in haar eerste aanvullende advies, de actualiteit van de aanvulling op het MER uit 2009 getoetst. Sinds de aanvulling uit 2009 hadden zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan:

- Op 30 juni 2011 is het Ontwikkelingsplan kazerneterreinen vastgesteld door de gemeenteraad van Ede.
- Het meer in detail uitgewerkte ontwerp voor de Parklaan (het Functioneel ontwerp) zoals deze was opgenomen in het bestemmingsplan wijkt op enkele onderdelen af van de in de eerste aanvulling op het MER onderzochte en globaler uitgewerkte alternatieven met minimaal en maximaal ruimtebeslag.
- De milieugevolgen van het meer in detail uitgewerkte ontwerp voor de Parklaan waren ook in meer detail dan in de aanvulling op het MER in beeld gebracht in de bestemmingsplanonderzoeken. Speciale aandacht ging daarbij uit naar de passende beoordeling als onderdeel van de Natuurtoets, omdat dit één van de redenen is waarom sprake was van een m.e.r.-plicht voor het bestemmingsplan en het verplicht is om het MER en de passende beoordeling te integreren.

Door deze ontwikkelingen was de aanvulling op het MER uit 2009 mogelijk niet actueel meer en kon mogelijk sprake zijn van milieueffecten die buiten de in het MER beschreven bandbreedte vallen. Omdat deze informatie essentieel kon zijn voor de besluitvorming over het bestemmingsplan Parklaan en het bestemmingsplan m.e.r.-plichtig is (dit is immers het eerste besluit dat voorziet in een bouwtitel voor de m.e.r.-plichtige aanleg van de hoofdontsluiting) is de tweede aanvulling op het MER opgesteld. In deze tweede aanvulling is getoetst of en zo ja in welke mate de afwijkingen en nieuwe informatie van invloed zijn op de effectbeschrijving en effectbeoordeling in de eerste aanvulling op het MER uit 2009 en, voor zover relevant voor de besluitvorming over de inrichting van de Parklaan, het oorspronkelijke MER uit 2008. De conclusie van de tweede aanvulling was dat de wijzigingen en nieuwe inzichten niet van invloed zijn op de conclusies, de voorgestelde maatregelen om effecten te voorkomen of beperken en de samenstelling van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) uit het oorspronkelijke MER en de eerste aanvulling hierop.

Aanvullend advies Commissie m.e.r.

In haar tweede aanvullende toetsingsadvies over het MER Ontwikkeling Ede-Oost en Spoorzone (5 juni 2012) concludeert de Commissie dat de essentiële informatie aanwezig is om het milieubelang volwaardig te betrekken bij de besluitvorming over het bestemmingsplan Parklaan. In de toelichting op dit oordeel geeft de Commissie hierbij nog wel enkele adviezen gericht op toelichting en onderbouwing van keuzes en borging van maatregelen:

- De Commissie adviseert bij het bestemmingsplan een uitgebreidere verkeerskundige toelichting te geven waarbij de doelmatigheid van het voornemen wordt herbevestigd. Daarbij kan dan eveneens het aspect van fasering aan de orde komen.
- De Commissie wijst erop dat de uitgewerkte maatregelen om de gevolgen van de verhoogde stikstofdepositie voor beschermde habitattypen in het Natura 2000-gebied Veluwe te voorkomen nog wel in of bij de besluitvorming over het bestemmingsplan moeten worden geborgd.

Vaststelling bestemmingsplan Parklaan

Op donderdag 27 september 2012 is het Bestemmingsplan Parklaan vastgesteld door de gemeente Ede, mede op basis van de tweede aanvulling op het MER en het tweede aanvullende toetsingsadvies van de Commissie m.e.r.

Bijlage 1.4

Derde aanvulling MER: Bestemmingsplan Kazerneterreinen (2013)

Bestemmingsplan Kazerneterreinen: derde aanvulling (2013)

Gekoppeld aan de voorbereiding van het bestemmingsplan voor de inrichting van de Kazerneterreinen is begin 2013 een derde aanvulling opgesteld op het MER. Dit omdat in het oorspronkelijke MER, inclusief de twee eerdere aanvullingen hierop en eerdere passende beoordelingen, voldoende gedetailleerde milieu-informatie over de inrichting en effecten van de Kazerneterreinen mist, zoals ook al geconcludeerd door de Commissie m.e.r. in haar toetsingsadviezen. Speciale aandacht ging daarbij uit naar de passende beoordeling, omdat dit één van de redenen is waarom sprake is van een m.e.r.-plicht voor dit bestemmingsplan. Significante negatieve effecten op Natura 2000 waren als gevolg van de grotere recreatieve druk en intensievere betreding van het gebied vanuit de nieuwe woongebieden op voorhand niet uit te sluiten.

Aanvullend advies Commissie m.e.r.

De eindconclusie van de Commissie m.e.r. is dat met de derde aanvulling de essentiële informatie om het milieubelang volwaardig te betrekken bij de besluitvorming over het bestemmingsplan Kazerneterreinen grotendeels aanwezig was, maar dat over enkele op grond van de Flora- en faunawet beschermde soorten nog relevante informatie ontbrak. Zij adviseerde die informatie te voegen bij het besluit over het bestemmingsplan.

Vaststelling bestemmingsplan Kazerneterreinen

Het bestemmingsplan Kazerneterreinen is op 25 april 2013 vastgesteld door de Gemeenteraad. Na een uitspraak van de Raad van State is het in november 2013 onherroepelijk geworden.

Colofon

AANVULLING MER EDE-OOST EN SPOORZONE BESTEMMINGSPAN PARKLAAN

OPDRACHTGEVER:

Gemeente Ede

STATUS:

Definitief

AUTEUR:

drs. P.A. Weijers

GECONTROLEERD DOOR:

drs. P.A. Weijers

VRIJGEGEVEN DOOR:

drs. ing. G.H. Swinkels

21 april 2015

078403372:0.1

ARCADIS NEDERLAND BV
Beaulieustraat 22
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Tel 026 3778 911
Fax 026 4457 549
www.arcadis.nl
Handelsregister 09036504

©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.