

PER FAXBERICHT 0318 680577

Burgemeester en wethouders van de gemeente Ede
Postbus 9022
6710 HK Ede

Uw kenmerk: geen
Mijn kenmerk: FS 2045 FS 02
Bijlage: 1

Deventer, 5 april 2011

Geachte heer/vrouwe,

Bijgaand dient de Algemene Belangenvereniging Ede- Oost (ABEO) haar inspraakreactie inzake het Concept Functioneel Ontwerp Parklaan aan.
Het bestuur van ABEO kiest ten deze kantoor bij mr F.F. Scheffer, Advocatenkantoor F.F. Scheffer te Deventer.

1.) Meningen ten aanzien van het concept functioneel ontwerp van de Parklaan

1.1 Levensduur van de Poortwachter

De (keuze voor een) aansluiting op de A12 bij de Poortwachter biedt geen duurzame oplossing en zal slechts voor een (te) korte periode in staat zijn om de verkeersstromen van en naar Ede te verwerken.

1.1.1 bruikbaarheid verkeersgegevens

Veel van de gebruikte verkeerskundige informatie is gebaseerd op slechts tot 2020 reikende verkeersmodellen en -prognoses. De ook door de Cmer gewenste motivering, waarom 'oud' materiaal (gegevens, besluiten etc.) nog bruikbaar wordt geacht, ontbreekt.

Verder wordt er bij het gebruikte verkeersmodel geen rekening gehouden met ontwikkelingen in de regio.

Desalniettemin verwacht de gemeente Ede dat er ook tot 2030 (en zelfs daarna) nog sprake is van een houdbare situatie.

Gezien het belang van bruikbare en realistische uitgangspunten bij de beoordeling van de verschillende varianten, verdient het beleid van Rijkswaterstaat, om voor alle verkeerstechnische berekeningen een *second opinion* te vragen, navolging. Dit is wat ons betreft eveneens noodzakelijk voor de gebruikte verkeersmodellen en de beoordeling van de uitkomsten van de gemaakte berekeningen.

1.1.2 huidige situatie rond de Poortwachter

Zoals ook in het MER wordt opgemerkt is de huidige aansluiting op de A12 al fors belast. Dit is nu al merkbaar voor iedere automobilist die probeert vanuit Ede de kruising bij het Gelderse Vallei-ziekenhuis over te komen. Dit betreft vooral noord-zuid verkeer, zodat afslaand verkeer bij de

stoplichten vaak lang moet wachten. Deze drukke aanrijroute leidt ook tot ongewenste situaties voor ambulances en medisch personeel dat in noodgevallen snel bij het ziekenhuis moet kunnen arriveren.

1.1.3 gevolgen verkeersafwikkeling

Wij voorzien dat door de verkeersafwikkeling van en naar Ede-Oost langs deze aansluiting op de A12 te laten verlopen, de bruikbaarheid en duurzaamheid van de Poortwachter veel eerder in gevaar zal komen. Het gaat hierbij niet alleen om de bereikbaarheid van de A12, maar ook om die van dit gecompliceerde knooppunt zelf, met zijn vele aan en af te voeren verkeersstromen.

Zodra de A12 aansluiting bij de Poortwachter niet meer voldoet – door welke oorzaak dan ook – zal dit ook elders in en om Ede ernstige gevolgen hebben. Op het moment dat zich hier problemen gaan voordoen, zal het niet mogelijk zijn op korte termijn een goede oplossing te vinden. Al het verkeer van en naar Ede zal van deze keuze nog vele jaren de nadelige gevolgen ondervinden.

Om een investering van vele miljoenen te rechtvaardigen, dient belangrijke infrastructuur vele decennia, een eeuw of nog langer deugdelijk te kunnen functioneren.

Of dit ook voor het voorkeursalternatief geldt, wordt niet aangetoond.

1.2 Toekomstige ontwikkelingen

Bij de te maken keuzes en de bepaling van de optimale infrastructuur speelt ook het aantal inwoners en hun mobiliteitsbehoefte een belangrijke rol. Een integrale en coherente visie op deze ontwikkelingen, waarbij ook aantoonbaar lering wordt getrokken uit in het verleden gemaakte (inschattings)fouten, ontbreekt. De invloeden en (in)directe gevolgen van toekomstige ontwikkelingen zowel regionaal als landelijk, bijvoorbeeld voor infrastructuur en mobiliteit, blijven naar onze mening onderbelicht.

1.2.1 inwoners

Onduidelijk is waarom van een minder snel groeiend aantal inwoners wordt uitgegaan. Weliswaar zijn de huidige landelijke prognoses dat het bevolkingsaantal omstreeks 2017 vrij snel zal stabiliseren en daarna, net als in andere omringende landen, zal gaan afnemen.

Zelfs als dit patroon zich daadwerkelijk zal manifesteren, is het de vraag of dit ook voor Ede zal gelden. Een aantal argumenten hierbij:

de Randstad wordt in toenemende mate onbereikbaar, ontoegankelijk, voller en drukker;

de klimaatproblematiek heeft als 'psychologisch' effect dat hoger gelegen gebieden mogelijk meer gewaardeerd zullen worden;

diverse omliggende gemeenten (Wageningen, Veenendaal etc.) hebben nog weinig vrije ruimte om binnen de eigen gemeentegrenzen in de woningbehoefte te voorzien;

de huizen zijn in deze omgeving nog steeds relatief goedkoper dan in het westen, terwijl de woonomgeving bijzonder aantrekkelijk is;

verdere vergrijzing betekent een toename van het aantal 'rustzoekers';

gunstige, centrale ligging van Ede tussen Randstad en Ruhrgebied is ook aantrekkelijk voor nieuwe en doorgroeiende ondernemingen;

de remmende werking van o.a. de ENKA-sluiting, de opheffing van de dienstplicht en het vertrek van defensie-activiteiten uit Ede op de groei van het aantal inwoners zal duidelijk gaan afnemen.

Naar onze mening is door de genoemde aantrekkelijke factoren voor vestiging beslist niet uit te sluiten dat de landelijke trend (stabilisatie en daarna afname) zich in ons gebied voorlopig nog vele decennia niet of slechts zeer vertraagd zal voordoen. Dit leidt tot een nagenoeg gelijkblijvend groeipercentage, dat zich vooral zal manifesteren in Ede-stad.

Rond 1970 bedroeg het aantal inwoners van Ede-stad 45.000 en voor de gehele gemeente 70.000 inwoners. Sindsdien is het inwoneraantal flink toegenomen: Ede-stad heeft inmiddels 70.000 inwoners en heel Ede 106.000 inwoners. Voor 2030 gaf de gemeente Ede de door de gemeente zelf als matig betitelde raming van 123.000 inwoners af. Dat betekent een matige groei van 17.000 inwoners in 25 jaar oftewel gemiddeld circa 700 inwoners per jaar. De afgelopen 35 jaar nam het inwoneraantal echter met 36.000 toe, wat een aanmerkelijk hoger gemiddeld aantal van circa 1.000 inwoners per jaar oplevert.

Als wij de huidige toename van het aantal inwoners behoudend-lineair doorrekenen, komen we voor 2020 op 85.000 tot 95.000 inwoners voor Ede-stad en circa 130.000 voor geheel Ede en voor 2050 op circa 125.000 inwoners voor Ede-stad en circa 155.000 tot 160.000 voor geheel Ede.

Dit illustreert de mogelijke aanwas – vooral binnen Ede-stad – waar de gemeente in de huidige stukken onvoldoende op inhaakt met een goed onderbouwde toekomstvisie. Het mag duidelijk zijn dat deze groeicijfers directe consequenties hebben voor de verkeersdrukke op alle om Ede heen gelegen hoofdwegen én de in Ede-Oost aan te leggen verbindingsweg tussen de N224 en de A12. Recente demografische en marktonderzoeksgegevens etc. ter onderbouwing zijn in de voorliggende plannen niet te vinden.

1.2.2 mobiliteitsbehoefte

Bij een groeiscenario als hiervoor geschetst en rekeninghoudend met de eveneens hiervoor genoemde argumenten zal de mobiliteitsbehoefte van en naar Ede verder toenemen.

Landelijk is in de afgelopen 15 jaar weinig geïnvesteerd in infrastructuur (wegen en openbaar vervoer), terwijl de raming voor de periode 2000-2020 voor het wegverkeer een toename van +50% aangeeft en voor het vrachtverkeer zelfs +70%! Dit patroon blijkt ook al meerjarig vrij stabiel te zijn. Zoals blijkt uit de raming voor de periode 1980-2020 is er sprake van een 100% toename van het wegverkeer.

2). Het MER en Structuurplan zijn gebruikt om een reeds gemaakte keuze te onderbouwen ABEO blijft zeer kritisch over de wijze waarop de trechtering van de verschillende varianten is uitgevoerd, zowel inhoudelijk als procedureel. Er is naar onze mening geen sprake van een objectieve en gelijkwaardige vergelijking en beoordeling van *alle* Parklaan varianten en mogelijke aansluitingen op de A12. Dit is in strijd met hetgeen indertijd bij de behandeling van de startnotitie in februari 2006 door een meerderheid van de Edese fracties als standpunt werd gedeeld, namelijk dat alle tot dan toe ingediende varianten *volwaardig* in de MER meegenomen moeten worden.

2.1 vergelijking en beoordeling – algemeen

Zoals ook al genoemd bij onze inspraakreactie op de startnotitie was er bij het opstellen van het Masterplan al direct sprake van een voorkeurstracé. In de Raadscommissie Ruimtelijke Ordening werd onderkend dat “voor-wetenschappelijke” besluiten waren genomen door al voor de voorkeursvariant uit het Masterplan te kiezen, zonder dat de andere varianten (inclusief zelfs nog op dat moment niet in beeld zijnde varianten) eerlijk op hun eigen merites waren beoordeeld.

Die situatie werd niet wenselijk geacht; het uitgangspunt was dat de beste variant zou moeten kunnen winnen. De startnotitie toonde dus ook een aantal andere/nieuwe varianten voor de aansluiting op de A12, maar deze werden helaas nog minder goed uitgewerkt en helder gepresenteerd dan de reeds bekende.

Wij betreuren dat dit nu ook blijkt door te werken in het uiteindelijke MER en het ontwerpstructuurplan, waarvan de uitkomsten nog steeds prima, vrijwel één op één, blijken te sporen met het Masterplan, in weerwil van alle wijzigingen, nieuwe inzichten, gebleken onjuistheden etc.

Voor veel Edenaren bevestigt dit de indruk dat het hele trechteringsproces een 'wassen neus' is en dat de mer-studie niet op onafhankelijke en onbevooroordeelde wijze is uitgevoerd. Het ontwerpstructuurplan lijkt niet zozeer een voorbereiding van een keuze, als wel een bevestiging van een reeds gemaakte keuze. Dit alles kan toch nooit de bedoeling zijn geweest van een dergelijk kostbaar en tijdrovend mer-proces?

De vergelijking en beoordeling van de Parklaan varianten en A12 aansluiting werden in het MER als regel gepresenteerd in samenvattingen in combinatie met tabellen met plussen, minnen maar ook rondjes, hekjes, kruisjes etc.; het gebruik van al deze symbolen per tabel is uiterst ondoorzichtig en maakt het lastig – zo niet onmogelijk – om tot een weloverwogen beoordeling te komen voor een bepaald hoofdthema (zoals verkeer, natuur, geluid etc.). Ook is niet duidelijk wat de onderlinge rangorde of weging van de verschillende thema's is. Hierdoor is het als lezer uitermate lastig om grip te krijgen op het totaalbeeld per alternatief. Verder blijven aspecten waarop (andere) alternatieven goed scoren achterwege.

2.2 vergelijking en beoordeling alternatieven Parklaan varianten

De Parklaan varianten werden in de beginfase van de trechtering al op nog vrij globale wijze beoordeeld. Dit gebeurde door vooral díe punten te bezien waar het eigen voorkeursalternatief sterk in naar voren zou komen. Er is o.a. geen enkele analyse gemaakt ten aanzien van bereikbaarheid, barrièrewerking en oversteekbaarheid. Op deze wijze komen de sterke punten van de andere Parklaan varianten minder goed of zelfs in het geheel niet uit de verf.

De huidige opzet van de scoringskaart is niet geschikt om een goed onderbouwde keuze te maken voor een specifieke Parklaan variant. Op basis van een globale analyse zijn de Parklaan varianten

beoordeeld op diverse aspecten¹. Bij de beoordeling van de varianten zijn voor de scoringskaart geen eenduidige uitgangspunten en/of doelstellingen geformuleerd. Ook is er geen kwalificatie en/of weging aan de uitgangspunten toegekend. Een analyse van de voor een omvangrijk project als dit belangrijke *life cycle* kosten van de verschillende varianten ontbreekt.

Niet alle effecten op de natuur van de verschillende varianten zijn meegenomen. In de MER wordt nergens beschreven wat de negatieve gevolgen zijn bij een verdiepte ligging van de Parklaan. Bij de trechtering is dat voor variant 4 ook niet meegenomen, terwijl een concreet gevolg zou zijn de kap van meer dan 100 monumentale beuken tussen het kazerneterrein en de Nieuwe Kazernelaan. Deze effecten zouden niet optreden bij de keuze voor variant 1 of 3.

Bij de samenvatting van de voor- en nadelen voor het verkeer van de verschillende Parklaan varianten² zijn naar onze mening ten onrechte plussen gezet bij variant 4 (de voorkeursvariant) en minnen bij variant 1. Tevens wordt bij variant 4 tweemaal een plus gezet voor eenzelfde uitgangspunt, zij het iets anders geformuleerd. Een dergelijke wijze van presenteren kan wat ons betreft geen basis zijn voor besluitvorming.

Ook de wijze waarop de Parklaan varianten zijn geselecteerd is arbitrair. Eerst zijn alle varianten vergeleken op meerdere uitgangspunten, waarbij variant 1 afvalt en 4 overblijft. Vervolgens zijn de varianten 1 en 3 alleen vergeleken op verkeersafwikkeling. Deze selectiewijze wekt de indruk erop gericht te zijn variant 3 te laten afvallen.

Indien eenduidige uitgangspunten zouden zijn geformuleerd en de plussen en minnen op de juiste plaats zouden zijn gezet, zou variant 3 als beste uit de bus komen. Het lijkt ons daarom noodzakelijk dat variant 3 alsnog (eventueel via een *quick scan*, maar in ieder geval volwaardig) wordt onderzocht.

2.2.1 beoordeling buitenom-buitenom variant

Zoals al aangegeven in onze inspraakreactie op de startnotitie als in de MER is ABEO voorstander van een buitenom rondweg pal langs de Sijsselet. Het bevreemdt ons dat deze variant niet serieus beoordeeld werd maar bij de nauwelijks volwaardig te noemen eerste trechtering al werd afgevoerd, aangezien er veel goede argumenten zijn die een serieuze(re) benadering van deze variant rechtvaardigen.

In een wat latere fase in het trechteringsproces werd de buitenom-variant weer verworpen. Door in een vliegenvlug opgestelde brief aan de Raadscie RO op te merken dat voornamelijk verkeerstechnische overwegingen bij deze afwijzing een rol speelden en dat de mer-richtlijnen juist een beoordeling op *milieu*-aspecten vragen (onder verwijzing naar de relevante passages uit de mer-richtlijnen) werd dit weer teruggedraaid. Dit bevestigde toentertijd onze indruk dat de gemeente gedurende het trechteringsproces (bewust) heeft nagestreefd variant 4 uiteindelijk als beste te laten scoren.

¹ zie MER deel B, pag. 24

² zie MER deel B, tabel 5.6, pag. 27

Verder betreuen wij dat over de wijze waarop de buitenom variant is ingetekend op geen enkel moment in het trechteringsproces overleg is gevoerd met indieners en/of belanghebbenden. Waarschijnlijk mede als gevolg hiervan zijn de *niet*-voorkeursvarianten al zodanig ingetekend en gepresenteerd (bijvoorbeeld de buitenom-buitenom variant, lopend over het ENKA-terrein, terwijl dit terrein reeds in 2002 aan een projectontwikkelaar is verkocht dus geen reële optie meer was) dat afkeuring welhaast vanzelfsprekend is.

Hieronder volgt een opsomming van onze argumenten voor de buitenom-buitenom variant, waarbij wij opmerken dat de meeste van de genoemde, met name aan milieu en leefbaarheid gerelateerde thema's in de MER überhaupt niet aan bod komen(!):

3 Extra argumenten voor de buitenomvariant door het verlaten van de verdiepte ligging van de Parklaan.

3.1. afscheiding tussen bos en bebouwing

Zowel ABEO als ook het Geldersch Landschap vinden een duidelijke, deugdelijke en zichtbare afscheiding tussen het woon- en natuurgebied noodzakelijk. Geleidelijke verloedering van het natuurgebied als gevolg van direct aangrenzende bebouwing moet worden voorkomen. Op dit moment fungeert het hekwerk van defensie als afscheiding. Een duidelijke vorm van afscheiding tussen woon- en natuurgebied blijft ook nodig om het ongewenste wild uit de woonwijk te houden. Het argument dat deze ligging het bos en de Veluwe voor de wijkbewoners op slot zou zetten, vinden wij misplaatst:

ook straks blijft het Geldersch Landschap bereid wandelaars en aangelijnde honden via de bestaande ingangen toe te laten;

via alle wegen zou ook straks iedere bewoner de hele Veluwe kunnen blijven bereiken;

het gevaar van woningbouw in de Sijsselt achten we dankzij de natuurwetgeving niet realistisch.

3.2 rondweg met aan één zijde bebouwing

Laat woningen slechts aan één kant van de rondweg en niet aan beide kanten komen. Bij de bouw van de reeds bestaande woningen is destijds geen rekening gehouden met mogelijke geluidsoverlast. Nieuwe woningen kunnen hier wèl op berekend zijn. Ook voorkomt de buitenom variant allerlei kostbare aanpassingen voor behoud van de woonkwaliteit en veiligheid aan de bestaande bebouwing. Zadel de bewoners van de Nieuwe Kazernelaan niet opnieuw op met geluids- en verkeersoverlast. In de 80er en 90er jaren hadden zij veel last van meerdere, tegelijkertijd door hun straat denderende legervoertuigen, waaronder tanks. Dit veroorzaakte naast lawaai en luchtverontreiniging enorm veel overlast in de vorm van trillingshinder en scheuren in de muren. Pas na door bewoners uitgevoerde metingen en procedures tot op het niveau van de Raad van State - waarin de bewoners in het gelijk werden gesteld - werden effectieve maatregelen getroffen. Het kan niet zo zijn dat straks met intensief bouwverkeer en toenemende verkeersdruk de bewoners van de Nieuwe Kazernelaan opnieuw met forse overlast te maken krijgen.

3.3. sluipverkeer

Houd op een weg, die straks de A12 met de N224 verbindt en daarmee *de facto* als rondweg fungeert, het doorgaande verkeer – zowel lokaal als interlokaal - zo goed mogelijk buiten het woongebied. Stedenbouwkundigen die wij hierover hebben gesproken, geven aan dat een verkeersweg in een stad nooit een dubbele taak (lokale weg én rondweg) moet krijgen. Dat is vragen om verkeersproblemen! Ook met het oog op verkeersprognoses en verwachte ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit achten wij het onverantwoord om een dergelijke cruciale verkeersweg dwars door een woonwijk te laten lopen.

Een naderhand te druk geworden verkeerssituatie valt dan meestal niet meer op te lossen zonder het lokale verkeer schade te berokkenen. Tenzij de huidige plannen hier reeds op anticiperen gezien het groen dat bij de binnendoor ontsluitingsweg ingetekend is; dat zou te zijner tijd een uitbreiding naar een vierbaansweg (zoals nu bij de N224 het geval is) mogelijk maken. Maar dan vinden wij dat hierover nu reeds 'open kaart' moet worden gespeeld!

3.4. toegankelijkheid en leefbaarheid

Iedere bewoner van de nieuwe woonwijk dient steeds van en naar zijn woning, werk of winkels te kunnen komen. En dat geldt zelfs onder alle omstandigheden voor de politie, brandweer, ambulances etc. De buitenom variant scoort hier het beste op, daar het lokale verkeer er heel lang door kan blijven lopen.

Bij de buitenom variant is beduidend minder behoefte aan verkeerslichten, bruggetjes e.d. Zelfs naar Ede-centrum is er geen opvallend oversteekprobleem.

En een drukke of zelfs verstopt rakende ontsluitings- of rondweg nauwelijks onmiddellijke problemen opleveren voor de toegankelijkheid van de wijk. Alle bestaande wegen naar en van Ede blijven immers bruikbaar, terwijl inkomend en uitgaand verkeer de stad zonodig ook via andere verkeerswegen binnen kan komen of verlaten.

Van een drukke of dichtslibbende verkeersweg (binnendoor) dwars door de woonwijk zal onherroepelijk een barrièrewerking uitgaan, zowel visueel als ruimtelijk. Bewoners zullen veel moeilijker hun wijk in of uit kunnen komen.

Een wijk die door een binnendoor lopende verkeersweg wordt afgesneden van de aangrenzende woonwijk en het overige deel van Ede roept gemakkelijk een 'opgesloten' gevoel op. Ook werkt dit niet bevorderlijk voor de sociale cohesie in de wijk en resulteert dit in een matige oriëntatie op het overige deel van Ede. Door het drukker wordende verkeer zal dit nog verder versterkt worden. Daarbij komt dat de toekomstige wijk aan de oostelijke zijde ook nog eens wordt ingesloten door de hoge wildafrastering. Men zit in feite tussen twee barrières.

.3.5 milieuaspecten

De buitenom variant zal door de overwegend uit westelijke richting waaierende wind wat betreft fijnstof de minste nadelen opleveren van het wegverkeer. Bij het binnendoor alternatief daarentegen

geldt dat bij oostelijke wind de al bestaande Edese wijken fijnstofhinder ondervinden en bij westelijke wind dit vooral voor de nieuw te bouwen wijk het geval is.

Op het onderdeel geluidsoverlast werd hiervoor al ingegaan bij punt 3.2.

Wat betreft de luchtkwaliteit merken deskundigen op dat planten en bomen hun koolstofbehoefte vooral uit de lucht halen. De buitenom variant voorziet daar dus het beste in.

Ook wat betreft (verkeers)veiligheid en persoonlijke veiligheid in het gepresenteerde concept functioneel ontwerp van de Parklaan met gelijkvloerse kruisingen verdient de buitenom variant de voorkeur. Zowel bij drukte als in geval van ongelukken en rampen kunnen hulpdiensten snel ter plekke zijn, terwijl de bereikbaarheid van de overige delen van Ede vrijwel geen hinder ondervinden. Een drukke(re) binnendoor weg vormt zeker ook voor groepen kleine overstekende kinderen (klasjes) een groot_risico.

Men schat een toename van het aantal slachtoffers met als afloop dood of letsel als direct gevolg van de groei van het aantal voertuigkilometers op 23%³. (gebaseerd op een verdiepte ligging van de Parklaan).

ABEO vindt het onbegrijpelijk en ook niet aannemelijk dat hierbij geen onderscheid is gemaakt naar de verschillende Parklaan varianten. Naar onze mening moet er ook met betrekking tot de verkeersveiligheid (in relatie tot het aantal verkeersslachtoffers) per Parklaan variant een analyse worden gemaakt, met een meest verkeersvriendelijke variant als uitkomst.

Bij de buitenom variant is ook het rioleringsvraagstuk beter oplosbaar. Immers direct langs de stad zit het grondwater vaak slechts op 2 meter diepte terwijl dit bovenaan bij de Sijsselt op 10 tot 15 meter diepte zit.

3.6 minder 'dwarsverkeer'

Bij het huidige concept ontwerp ontstaat meer dwarsverkeer waardoor de buitenomvariant nog aantrekkelijker wordt.

3.7 bouwoverlast

Het buitenom tracé kan ook al tijdens de jarenlange(!) bouwfase fungeren als aan- en afvoerroute van het zware bouwverkeer. Houd dat verkeer vooral buiten reeds bebouwd gebied! Door straks in Ede-Oost straat voor straat 'naar achteren toe' te gaan bouwen, komen de nieuwe bewoners al bij aanvang in een behoorlijk afgewerkte staat en zijn huis en straat op ordentelijke wijze bereikbaar en woonbaar.

Bij de buitenom variant is aanmerkelijk minder grondverzet nodig voor de aanleg van verdiepte rijbanen. Ter plaatse van de tankbaan is al ruimte aanwezig voor een substantieel deel van de Parklaan. De Sijsselt ligt vaak al enkele meters hoger. Dit maakt deze variant dus ook kostentechnisch veel interessant(er).

4) integrale vergelijking en beoordeling

Nergens wordt een integrale beoordeling gemaakt van het gezamenlijke effect van de Parklaan varianten en de diverse A12 alternatieven. Steeds wordt afzonderlijk hetzij het noordelijke of het zuidelijke deel belicht.

In de mer-richtlijnen adviseerde de Cmer om in ieder geval bij de beoordeling van de alternatieven en varianten niet alleen naar de ontsluiting te kijken van Ede-Oost, maar tevens naar verkeerskundige structuur van heel Ede. Naar de mening van ABEO is dit laatste in onvoldoende mate gebeurd en dat terwijl de huidige infrastructuur, met name die van het middenstuk van Ede-stad als ronduit slecht betiteld mag worden.

Onderwerpen die niet of slechts heel beperkt aan de orde komen zijn bijvoorbeeld: de bereikbaarheid van de diverse bestemmingen in het plangebied, de stad en in de regio; langzaam verkeer: het fietsroutenetwerk, met daaraan gerelateerde onderwerpen als bereikbaarheid, comfort en verkeersveiligheid; openbaar vervoer: de verknoping (station), bereikbaarheid en directheid van het lijnennetwerk. In ditzelfde kader heeft de Cmer geadviseerd om na te gaan of het raadzaam is doelstellingen te formuleren met betrekking tot de verbetering van de algehele verkeersstructuur. Klaarblijkelijk heeft de gemeente Ede de formulering van dergelijke doelstelling niet nodig geacht, aangezien deze nergens als zodanig expliciet worden vermeld.

5) procedurele aspecten

5.1 procedureel klankbordgroep

Als onderdeel van het mer-proces werd op verzoek van de gemeenteraad een klankbordgroep geformeerd die het mer-proces zou begeleiden. Hieraan namen diverse belangengroepen deel (bewonersgroeperingen, milieugroepen, Woonstede, de Fietsersbond etc.).

Per organisatie mocht slechts één persoon worden afgevaardigd, die uitsluitend op persoonlijke titel zou mogen spreken.

De klankbordgroep moest veelal in zeer beperkte tijd reageren op de panklare output van de trechteringsrondes, een reactie vooraf per ronde op de voorgestelde aanpak was niet mogelijk.

Op deze wijze had de klankbordgroep geen enkele invloed op de keuze van de thema's die binnen de verplichte onderwerpen zouden worden gezien, noch op de onderlinge weging van zowel de thema's als de bijbehorende onderwerpen. Door de klankbordgroep kon derhalve alleen achteraf worden gereageerd, hetgeen (de effectiviteit en/of het rendement van) de inbreng nog verder beperkte.

Verder waren stukken ter bestudering niet beschikbaar of werden deze pas op het laatste moment beschikbaar gesteld waardoor ruggespraak niet mogelijk was en werden er nauwelijks verslagen gemaakt van de bijeenkomsten met de klankbordgroep.

De klankbordgroep is op enig moment eenzijdig door de wethouder opgeheven.

Hoewel de gemeenteraad dus zèlf om de formering van een klankbordgroep had verzocht, is door diezelfde gemeenteraad nooit verzocht om een verslag te maken van de bevindingen en het functioneren van de klankbordgroep als onderdeel van het trechteringsproces. Hierdoor wordt sterk de indruk gewekt dat hier sprake is van *window-dressing* en dat daadwerkelijke inspraak en beïnvloeding of meedenken (hoewel het belang hiervan naar buiten toe wel werd en nog steeds wordt beleden) niet ècht op prijs werd gesteld.

Hoewel ABEO door B&W formeel wordt beschouwd als vertegenwoordiger en belangenbehartiger van de wijk en haar bewoners is dit in het project Veluwe Poort tot nu toe niet overtuigend gebleken uit het feitelijk gedrag van het Edese College.

5.2 procedureel – tussentijdse wijziging mer-proces

Uitgangspunt volgens de startnotitie was dat de output van het mer-proces zou bestaan uit de MER en een bestemmingsplan.

Naderhand, d.w.z. ná de vaststelling van de MER-richtlijnen, werd deze aanpak gewijzigd in de oplevering van het MER en een ontwerpstructuurplan Infrastructuur Ede-Oost, dat tot een definitief Structuurplan (met MER) nader uitgewerkt wordt en waar te zijner tijd bestemmingsplannen per deelgebied op zullen volgen.

Het ontwerpstructuurplan geeft in principe slechts de hoofdlijnen aan (geen gedetailleerde wijkindeling daarbinnen) maar zou al wel 'kaderstellend' worden voor een later compleet uitgewerkt Structuurplan. Het is onduidelijk wat de reikwijdte is van het begrip 'kaderstellend'. Tevens is niet duidelijk of deze procedurele wijziging ook tot andere MER-richtlijnen zou hebben kunnen (moeten?) leiden.

In ieder geval leidt deze wijziging van het proces tot het meest uitgebreide en gecompliceerde inspraaktraject (met 2 MERs en vervolgens meerdere bestemmingsplannen voor de nog nader vast te stellen deelgebieden), waarbij van de burgers 'een lange adem' wordt gevraagd. Ook moet voor de burgers steeds absoluut helder zijn op welk moment voor welke zaken inspraak mogelijk en – vooral! - noodzakelijk is, om niet in een later stadium tot de ontdekking te moeten komen dat men een cruciale inspraakmogelijkheid gemist heeft en besluiten inmiddels onomkeerbaar zijn geworden. En dan hebben we het hier nog niet eens over benodigde vergunningen voor bouw, bomenkap etc.!

5.3 procedureel – communicatie

Zoals hierboven met betrekking tot de zgn. klankbordgroep al is aangegeven (zie hiervoor 5.1), laat de communicatie van de gemeente Ede met belanghebbenden (waaronder de diverse belangen- en bewonersgroepen) reeds vanaf het prille begin van het Ede-Oost project te wensen over.

Meningen, visies, suggesties etc. van 'buitenaf' worden fatsoenshalve aangehoord, maar vervolgens blijft onduidelijk of en wat met deze *input* gedaan wordt en blijft een inhoudelijke reactie uit. Op

brieven, verzoeken om informatie etc. wordt bij herhaling niet gereageerd. Bestuurders zijn soms uiterst terughoudend met de verstrekking van informatie; en als dan uiteindelijk informatie verstrekt wordt, is deze karig en fragmentarisch.

Binnen Ede en omgeving bleek gedurende het trechteringsproces in brede kring de bereidheid ruimschoots aanwezig om op constructieve wijze mee te denken met de gemeente. De ideevorming rond de Hartogsvariant en ook de vele inspraakreacties op de startnotitie zijn hiervoor illustratief. ABEO betreurt het dan ook dat tot op heden onduidelijk blijft wat er nu daadwerkelijk met alle opmerkingen en suggesties in het kader van dit mer-proces is gebeurd. Ook vragen wij ons af welke belemmeringen er voor de gemeente Ede zijn om deze broodnodige communicatie (incl. informatieverstrekking en -uitwisseling) goed op gang te krijgen én te houden.

6) (de scope van) De MER was te beperkt en onvoldoende uitgewerkt
Volgens de mer-richtlijnen moet de MER voldoende basis bieden voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming. Ook nadat de door de cMER geleverde aanvullende informatie is verstrekt, blijft ABEO nog steeds van mening dat het huidige MER onvoldoende 'dragend' kan zijn voor het verdere verloop van het Veluwe Poort project en dat het MER in onvoldoende mate aan de mer-richtlijnen beantwoord.

6.1 overwegend verkeerstechnisch

De diverse alternatieven waren naar onze mening veel te eenzijdig beoordeeld op auto(!)-verkeerstechnische aspecten, terwijl volgens de mer-richtlijnen bij de trechtering (meer en specifiek genoemde) milieuargumenten een rol hadden moeten spelen. Bij de effecten op de natuur wordt bijvoorbeeld wel aangegeven hoe bepaalde negatieve effecten te verlichten zijn, maar niet of die maatregelen ook daadwerkelijk worden genomen.

Nogmaals willen wij aangeven dat milieuargumenten , slechts een marginale of een onduidelijke rol spelen bij de beschrijving en afweging van de effecten van de diverse Parklaan varianten⁴:
de onderbouwing van de scores op het onderdeel 'Geluid' is niet te vinden;
verstoring van de natuur : hierbij is in variant 4 de doorsnijding van de Sysseletselaan en bijkomende natuurverstoringen niet meegenomen
gesteld wordt dat de Parklaan geen directe verstoring op Natura 2000 gebied geeft. De Sysseletselaan wordt hierbij niet genoemd, maar in deze laan huizen wel verschillende soorten vleermuizen, boommarters, holenbroedende vogels als bosuil, zwarte, groene en bonte specht;
bij het onderdeel 'Fauna' wordt wel erg eenvoudig een min geplaatst;
in de scoringskaart zijn alle punten even zwaar beoordeeld. Dat vinden wij niet realistisch.

4 zie MER, deel A, hoofdstuk 4, tabel 4.7

Per saldo rijst daarmee de vraag of variant 4 inderdaad het meest milieuvriendelijke alternatief is. Verderop in het MER wordt in het kader van Natura 2000 o.a. gesteld dat al is aangetoond dat Parklaan variant 4 minder negatieve gevolgen heeft.

Naar onze mening volgt deze conclusie 'logischerwijs' uit het niet of niet volledig vermelden van nadelige gevolgen van deze variant.

Bij de vergelijking en beoordeling van de Parklaan varianten (zie hiervoor, vanaf 2.2 e.v.) werd al ingegaan op zaken als fijnstof, luchtkwaliteit en geluidsoverlast.

Nu het plan is het noordelijk deel van de Parklaan *niet verdiept* aan te leggen, zullen ter plaatse van de Nieuwe Kazernelaan genoemde effecten significant toenemen.

6.2 weinig aandacht voor leefbaarheid

Zoals hierboven al door ons is aangegeven komen leefbaarheidsaspecten weinig of zelfs in het geheel niet aan bod. Echter, op het moment dat de infrastructuur op hoofdlijnen is goedgekeurd resp. 'kaderstellend' is geworden, zal het in latere instantie bij de per deelgebied benodigde bestemmingsplannen uitermate lastig zijn om alsdan gesignaleerde *issues* op het gebied van leefbaarheid, die pas op dat moment zichtbaar zullen worden, op te lossen.

De primaire invalshoek lijkt te zijn 'wat wettelijk mag'. Deze benadering getuigt van een te beperkte opvatting en toepassing van het MER-instrument.

In de mer-richtlijnen wordt gevraagd om "... een verkeerskundige analyse, waarin de verkeersafwikkeling inzichtelijk wordt gemaakt in het studiegebied. Hierbij moet rekening worden gehouden met de verkeersaantrekkende werking van de verschillende planonderdelen en de uitvoering van de Parklaan en de aansluiting op de A12"⁵.

Een dergelijke ruime analyse komt in de huidige MER tekst niet voor. Ook bij de andere thema's is deze ruim geformuleerde *scope* afwezig.

Zoals hiervoor al opgemerkt (zie 2.3) ontbreekt een integrale analyse van het gezamenlijke effect van de Parklaan varianten en de diverse A12 alternatieven en wordt steeds afzonderlijk het noordelijke of het zuidelijke deel belicht.

Ook is onvoldoende aandacht voor (verbetering van) de hele verkeersstructuur van geheel Ede. Hierdoor bestaat het risico dat nú besluiten worden genomen, waarvan de mogelijk negatieve gevolgen voor andere onderdelen van de infrastructuur van Ede en omgeving pas in veel latere instantie zichtbaar worden. Ook zullen huidige analyses en onderbouwingen van keuzes en voorkeursalternatieven per definitie een (te) beperkte infrastructurele focus hebben. Daardoor kan een bepaalde aanpak of oplossing voor een gebied onbedoeld een probleem creëren op een andere plek.

Verder ontbreekt een integrale en gedegen analyse van alle risico's bij de (afzonderlijke én gecombineerde) Parklaan varianten en aansluitingen op de A12. In algemene zin lijkt het risicomanagement vooralsnog beperkt tot de risico's van financiële aard.

Nu blijkt tevens dat indertijd geen gedegen financiële risico analyse plaatsvond.

Denk hierbij aan het schrappen van een verdiepte ligging van het Spoor en binnen het noordelijk deel van de Parklaan.

De MER geeft geen absolute verkeerscijfers met betrekking tot de aantallen motorvoertuigen per dag, spits- en daluren etc. Nu worden slechts de meer en minder aantallen van twee te vergelijken situaties getoond. Opgemerkt wordt dat het verkeersmodel een avondspits situatie heeft gemodelleerd. Onduidelijk is hoe deze cijfers worden vertaald naar een 24-uursperiode en tot welke foutmarges deze extrapolatie leidt in de verkeersprognosecijfers. Ons inziens is het beter om een verkeersmodel toe te passen waarbij modellering per dagdeel plaatsvindt. Vooral de omvang van de gehele Parklaan vereist in dit opzicht een betere onderbouwing.

Conclusies en afrondende opmerkingen

Aan het einde deze inspraakreactie herhalen wij nog een keer onze belangrijkste meningen en conclusies:

1. Verlaten verdiepte ligging

Het verlaten van de verdiepte ligging brengt de verkeers- en persoonlijke veiligheid ernstig in gevaar, waarbij ook de leefbaarheid van de omgeving (oud en nieuwe) sterk .

Nu de verdiepte ligging van de Parklaan wordt verlaten, in hoofdzaak uit kostenoverweging, is het van belang dat er opnieuw naar de buitenom variant wordt gekeken. Deze variant is bouwtechnisch aanzienlijk goedkoper te realiseren, er is al een substantieel deel van de het tracé beschikbaar ter plaatse van de tankbaan.

Bij deze variant treden de nadelen van het huidige concept van de Parklaan nauwelijks op.

2. Het huidige concept functioneel ontwerp⁶ wordt ten onrechte aangemerkt als toekomstvast¹

In het structuurplan wordt geconcludeerd dat de wegenstructuur met het A2 alternatief na 2020 toekomstvast is. Om een aantal redenen vinden wij deze conclusie onjuist. Verder is ABEO van mening dat met dit voorkeursalternatief één van de ambities van het ontwerpstructuurplan, te weten “... *bijdragen aan ... het voorkomen van toekomstige knelpunten in de stad ten aanzien van verkeer*” niet wordt gerealiseerd.

3. MER en Structuurplan zijn gebruikt om een reeds gemaakte keuze te onderbouwen

ABEO blijft zeer kritisch over de wijze waarop de trechtering van de verschillende varianten is uitgevoerd, zowel inhoudelijk als procedureel. Er is naar onze mening geen sprake van een objectieve en gelijkwaardige vergelijking en beoordeling van *alle* Parklaan varianten en mogelijke aansluitingen

6 Parklaanvariant 4 i.c.m. verbinding Dreeslaan-Edeseweg dicht naar Ede toe

op de A12. Dit is in strijd met hetgeen indertijd bij de behandeling van de startnotitie in februari 2006 door een meerderheid van de Edese fracties als standpunt werd gedeeld, namelijk dat alle tot dan toe ingediende varianten *volwaardig* in de MER meegenomen moeten worden.

4. (de scope van) De MER is destijds te beperkt en onvoldoende uitgewerkt. Volgens de mer-richtlijnen moet de MER voldoende basis bieden voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming. Mede op basis van hetgeen hiervoor al is genoemd, concludeert ABEO dat de huidige MER onvoldoende 'dragend' kan zijn voor het verdere verloop van het Ede-Oost / Spoorzone project en dat de MER in onvoldoende mate aan de mer-richtlijnen beantwoordt.

Zoals destijds door een gemeenteraadslid is gesteld, is de Veluwe Poort “een sleutelproject voor de toekomst van Ede” en bovendien een project “...met grote kansen maar ook met grote risico's”⁷. Als het MER en het ontwerpstructuurplan in de huidige opzet de basis is voor de vervolgstappen in dit project, zijn naar onze mening de risico's vele malen groter dan de kansen.

Nu blijkt dat de risico's zijn onderschat, is er reden temeer om hier ons pleidooi te herhalen voor een *second opinion* voor alle verkeerstechnische berekeningen, de gebruikte verkeersmodellen en de beoordeling van de uitkomsten van de gemaakte berekeningen.

ABEO twijfelt nog steeds sterk aan de onafhankelijkheid van het mer-onderzoek, met dien verstande dat de MER en het ontwerpstructuurplan slechts een bevestiging lijken van de eerder als “voorwetenschappelijk” aangemerkte keuzes uit het Masterplan.

ABEO wil geen enkel misverstand laten bestaan over de vraag waar de beslissingsbevoegdheden in deze liggen. Dat is uiteraard bij de gemeenteraad van Ede. Maar diezelfde gemeenteraad heeft er belang bij dat de besluiten die genomen worden kwalitatief goed onderbouwd en ècht toekomstvast zijn en getuigen van een heldere en coherente visie op de toekomst van Ede. En als gekozen vertegenwoordigers van de Edese bevolking verdient het de voorkeur dat de uitwerking van de processen in plannen die weer leiden tot besluiten die fors ingrijpen op de woon- en leefomgeving, breed gedragen worden door diezelfde Edese bevolking. ABEO betwijfelt of dat nu het geval is. ABEO wil met deze inspraakreactie aangeven dat het voorliggende concept functioneel ontwerp niet valt te accepteren.

Ons voorstel aan B&W en de raad is om op korte termijn geen besluit te nemen over het noordelijk deel van de Parklaan, en een open discussie (dus ook de variant lang de Sijsselt) met belangenorganisatie en bewoners te voeren over welke variant voor Ede het meest duurzaam is.

7 uit Edese Post van 8 juli 2008, artikel met als titel 'Ede moet iets doen aan haar capaciteitsprobleem'



In de hoop dat u hiermede afdoende geïnformeerd bent, verblijf ik,

hoogachtend,

F.F. Scheffer