



■ advocatenkantoor  
F.F. Scheffer

PER FAXBERICHT 0318 680577

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

Uw kenmerk: **geen**  
Mijn kenmerk: FS 2046 FS 02  
Bijlage: 0

Deventer, <sup>5</sup> 4 april 2011

Geachte heer/vrouw,

Bijgaand ontvangt u de inspraak reactie van de Algemene Belangenvereniging Ede-Oost (ABEO). De inspraak betreft het "Concept-ontwikkelingsplan Kazerneterreinen". Het bestuur van ABEO kiest ten deze kantoor bij mr F.F. Scheffer, Advocatenkantoor F.F. Scheffer te Deventer.

### 1) Inspraakreactie uitgebreid

In het ontwikkelingsplan kazerneterreinen speelt de ligging van de Parklaan een belangrijke rol. ABEO is van mening dat nu de verdiepte ligging van de Parklaan is verlaten, de argumenten die bij de inspraakreactie op het MER en Structuurplan Ede-Oost / Spoorzone zijn aangedragen, sterker zijn geworden om de Parklaan alsnog buitenom, langs de Sijsselet te projecteren.

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 risico van woningbouw in de Sijsselet achten we dankzij de natuurwetgeving niet realistisch. Door voor een buitenom rondweg te kiezen zijn bovendien het behoud en de bescherming van de oostelijk gelegen natuurgebieden min of meer te garanderen.

#### 1.a .. 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 wél 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



■ advocatenkantoor  
F.F. Scheffer

intensief bouwverkeer en toenemende verkeersdrukke de bewoners van de Nieuwe Kazernelaan opnieuw met forse overlast te maken krijgen.

Hoewel de buitenomvariant voor een klein gedeelte over het Kazerneterrein zal moeten lopen en daarmee mogelijk een stukje bouwgrond verloren zal gaan, creëert deze oplossing juist langs de Nieuwe Kazernelaan mooie toegankelijke percelen; bewoners kunnen eenvoudig en snel in zowel dorp als bos komen.

#### *1.b. sluijverkeer*

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 bij dat 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!

#### *1.c. 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 zal 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. Bij de wijk Kernhem speelt dit probleem al in de praktijk aangezien deze wijk door de N224 wordt afgesneden van de rest van Ede. Maak niet weer dezelfde fout. 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.



■ advocatenkantoor  
F.F. Scheffer

#### *1.d . 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 1.a.

Wat betreft de luchtqualiteit 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 Parklaan verdient de buitenom variant alsnog de voorkeur, zeker door de nu voorgestelde gelijkvloerse kruisingen.

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 kleine overstekende (school)kinderen 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%<sup>1</sup> (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 zou er alsnog, met betrekking tot de verkeersveiligheid (in relatie tot het aantal verkeersslachtoffers) per Parklaan- variant een analyse moeten worden gemaakt, met een meest verkeersvriendelijke variant als uitkomst.

#### *1.e . minder 'dwarsverkeer'*

De buitenom variant krijgt aanzienlijk minder kruisend verkeer dan de binnendoor variant. Afgezien van wat boswandelaars, gaat het vooral om het doorgaande verkeer. Slechts van één kant komend dwarsverkeer maakt een relatief eenvoudig en vlotter te berijden rondweg mogelijk.

Dit vergroot ook de gebruikswaarde en zal daardoor ongetwijfeld de huidige knelpunten elders in Ede beter ontlasten, wederom één van de ambities van het ontwerpstructuurplan.

#### *1.f. 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 het Veluwe Poort gebied 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 bewoonbaar.

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 Sijsse ligt vaak al enkele meters hoger. Dit maakt deze variant dus ook kostentechnisch veel interessant(er)

---

1 SWOV kengetallen



■ advocatenkantoor  
F.F. Scheffer

#### *1.g. procedureel – communicatie*

De communicatie van de gemeente Ede met belanghebbenden (waaronder de diverse belangen- en bewonersgroepen) laat al vanaf het prille begin en ook in het Veluwe Poort project te wensen over. Meninge, visies, suggesties etc. van 'buitenaf' worden vaak 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 of te laat om nog enige invloed te kunnen uitoefenen.

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.

#### *1.h. weinig aandacht voor leefbaarheid*

Zoals hiervoor al door ons 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.

#### *1.i. ontbrekende onderbouwingen en analyses*

Volgens de mer-richtlijnen mag een onderbouwing van het aantal te realiseren woningen, kantoren en voorzieningen en de gekozen locatie niet ontbreken. Zowel de MER, het ontwerpstructuurplan en het Concept Ontwikkelingsplan Kazerneterreinen gaat hier echter niet op in.

Volstaan wordt met een weergave en/of specificatie over wat er zoal komt per enclave (aantal woningen per prijssoort, zoveel m<sup>2</sup> kantoren en sociale voorzieningen etc.).

Recente demografische en marktonderzoeksgegevens etc. ter onderbouwing ontbreken.

Bij de presentatie is duidelijk aangegeven dat men vraaggestuurd wil werken; echter wie zijn de toekomstige bewoners en gebruikers en waar komen ze vandaan?

Ook is duidelijk aangegeven dat de financiële component een hele belangrijke is en dat over alles valt te praten.

De suggestie ontstaat hiermee dat wie maar een idee heeft (projectontwikkelaar of individu) en goed betaalt daarmee ook bepaalt.

Hoe kan de gemeente de mooie plannen die men met de enclaves heeft bewaken of garanderen?

Mogelijk is dit wat men verstaat onder vraaggestuurd.

Beter zou het zijn om het gebied behoeftegestuurd in te vullen om daarmee o.a. te voorkomen dat Ede een 'problematische woningmarktregio' wordt.



■ advocatenkantoor  
F.F. Scheffer

In het kader van de thans geplande voorzieningen is al in eerder stadium aangegeven dat bewoners van Veluwe Poort inclusief de nieuwe wijk gebruik zullen gaan maken van de bestaande winkelvoorzieningen in het centrum van Ede en op de Parkweg.

ABEO is van mening dat er gegronde redenen zijn om voor de nieuwe wijk alsnog een winkelvoorziening annex supermarkt in te plannen:

- in de nieuwbouw wijk zullen naar verwachting overwegend tweeverdieners in staat zijn een huis te kopen. Deze mensen zullen ongetwijfeld behoefte hebben aan een mogelijkheid na werktijd (kleine) dagelijkse boodschappen te kunnen doen zo dicht mogelijk in de woonomgeving;
- Ede-centrum heeft in toenemende mate een parkeerprobleem, zeker in het weekend. Dit wordt ook door de gemeente erkend, waarbij wordt aangegeven dat dit niet valt op te lossen en dat deze situatie alleen maar zal verergeren doordat er geen vrije grond meer beschikbaar is voor nieuwe parkeervoorzieningen. Een supermarktvoorziening in de nieuwe wijk zal dit probleem enigszins kunnen verlichten;
- tijdens een onlangs gehouden informatiebijeenkomst bleek bij een inventarisatie onder bewoners van de bestaande wijk Ede-Oost dat een meer nabij gelegen supermarkt zou worden verwelkomd;
- vandaag de dag is de tendens ouderen zo lang mogelijk zelfstandig thuis te laten wonen. Op dit moment zijn fietsende ouderen uit de bestaande wijk aangewezen op supermarktvoorzieningen in Ede-centrum. Heel concreet betekent dit met lege fietstassen bergafwaarts, maar vervolgens met volle fietstassen moeizaam en traag weer terug naar huis 'de berg op'. Bij een hogerop gelegen supermarktvoorziening in de nieuwe wijk zou dit precies andersom zijn!
- op de vraag wat de overlevingskansen zijn van een supermarkt in de nieuwe wijk merken wij op dat in Bennekom (15.000 inwoners) op dit moment 3 supermarkten floreren. Onze inschatting is dat van een supermarktvoorziening in de nieuwe wijk circa 10.000 mensen profijt zouden kunnen hebben.

Hoewel de mer-richtlijnen nog uitgaan van de verdiepte aanleg van het spoor, en dit inmiddels verlaten is, blijven de volgende zaken naar onze mening relevant:

- de invloed van wijzigingen aan het spoor op het aantal en de locatie van woningen, kantoren en voorzieningen;
- tijdelijke voorzieningen (hoelang is tijdelijk?) die nodig zijn bij wijzigingen aan het spoor, en de milieueffecten die dit met zich meebrengt en hoe deze kunnen worden beperkt;
- de effecten van de ruimtelijke verplaatsing van het bus- en treinstation;
- de wijze waarop de logistieke ontsluiting van het station voor voetgangers, fietsers, auto (incl. parkeerfaciliteiten rond het station) en bus wordt geoptimaliseerd;
- in hoeverre nu al rekening wordt gehouden met een toekomstige uitbreiding naar vier sporen op het traject Utrecht-Arnhem;
- het aantal reizigers neemt tot nu toe landelijk jaarlijks met 5 tot 7% toe, hetgeen een verdubbeling van het aantal reizigers in 10 jaar zou kunnen betekenen. Alleen al om die reden zullen aan beide zijden van het station er redelijk dichtbijgelegen spoorlijn kruisende voorzieningen nodig zijn.

Hierbij vragen wij ons inmiddels af of de beschikbaar gestelde ruimte wel toereikend zal zijn om de blijvende toename van de bevolking, mobiliteitsbehoeften en ook het verkeer goed de baas te kunnen gaan worden en dit ook te blijven.

## 2) Inhoudelijke opmerkingen op het concept Ontwikkelingsplan Kazerneterreinen



■ advocatenkantoor  
F.F. Scheffer

- Voorkomen moet worden dat bouwverkeer voor het slopen en voor nieuwbouw over de Nieuwe Kazernelaan plaats gaat vinden.
- Er wordt gesproken over "Bebouwingsaccenten" van maximaal 30 meter hoog. Ongewenst is dat de bebouwing (welke dan ook) zichtbaar is/wordt vanaf de Veluwe/ Ginkelse- en Edeseheide. Dat zou het aanzicht van Ede en de Veluwe blijvend en in ernstige mate aantasten.
- Een woontoren van 12 bouwlagen, een "Landmark", op het voormalige sportveld van de Elias Beekman is door de hoge ligging van dit terrein buiten proportie. Voorkomen dient te worden dat deze vanaf de Veluwe/Ginkelse- en Edeseheide zichtbaar is.
- Genoemd wordt een bebouwing van de terreinen o.a. als in Kernhem en Ede-Oost. Twee totaal verschillende gebieden. Grijp hier de kans om in een schitterende omgeving een prachtwijk te creëren met een zeer gevarieerde bebouwing, ook in kleur en materiaaltoepassing. Kijk voor bv. de invulling van het terrein achter de Maurits en Friso kazernes naar de nieuwbouw die in Oosterbeek zuidwest is gerealiseerd.
- De groene laanstructuur achter de Friso en Mauritskazerne leent zich door de terrassen uitstekend voor een waterloop met watervallen.
- De samengang van scholen en de culturele bestemming van een aantal historische gebouwen naast maatschappelijke voorzieningen als dak- en thuislozenopvang en verslavingszorg op Maurits-Noord is zacht gezegd niet de meest gelukkige.
- De Sijsseltselaan aan de noordkant van de Elias Beekman kazerne wordt betiteld als een "Groenelement van grote betekenis". Waarom dan zoveel bomen kappen en daarmee ook het voortbestaan van de andere beuken (zonnebrand) in de waagschaal zetten?
- Het terrein van de Simon Stevin kazerne leent zich bij uitstek voor een woonwijk met hoofdzakelijk vrijstaande individuele bebouwing zonder projectontwikkelaar! Hier kan wat moois ontstaan als er op de juiste wijze mee wordt omgegaan. Vrije kavels zijn gewild en schaars.
- Gesteld wordt dat het beheer tijdens de gebiedsontwikkeling uitgaat van een mogelijk gebruik van o.a. de voormalige atletiekbaan voor sport en evenementen. Hierop s.v.p. géén (geluids) overlast gevende evenementen a la Enka Experience.
- Het zou wellicht mooi zijn als de voormalige toegangen van de kazernes in moderne gestileerde vorm terug zouden komen bij de ingangen van de enclaves.
- Bij de Simon Stevin kazerne/ Veluwse Poort wordt gesuggereerd als invulling; kantoren, woon/werkcomplexen, klinieken, onderzoeksbureaus. Waarom dit niet concentreren in de Maurits en Beekman enclaves en het Stevin terrein perfect laten aansluiten op de bestaande wijk Ede-Oost?
- Het punt "archeologie" walst botweg heen over locaties die ooit bebouwd zijn geweest of bebouwd zijn als zijnde zonder twijfel archeologisch niet interessant. Echter de terreinen zijn geëgaliseerd en kunnen dus ook opgehoogd en bebouwd zijn. Er kunnen in de ondergrond dus wel degelijk archeologische resten aanwezig zijn.
- In de gebouwen van de Maurits Noord nestelen gierzwaluwen. Indien sloop van het betreffende gebouw plaatsvindt dient bij de nieuwbouw vervangende nestgelegenheid te worden gecreëerd die het verlies aan nestplaatsen tenminste compenseert.
- Als sterk punt in de ontwikkeling wordt (te) vele malen genoemd het verbinden van de stad met / en het binnenhalen van de Veluwe in de nieuwe woon- werkgebieden. Vergeten wordt gemakshalve dat deze verbondenheid voor Ede-Oost al jaren geldt en het voor deze wijk eerder slechter dan beter wordt door de aanleg van de nieuwe wijk en de rondweg. Ook wordt ten onrechte gesteld dat e.e.a. beter zou zijn voor de uitwisseling van soorten en populaties.



■ advocatenkantoor  
F.F. Scheffer

- Ten aanzien van Maurits Zuid wordt over waardevolle en monumentale boomgroepen gesteld dat deze “zo mogelijk” ingepast kunnen worden in de nieuwe situatie. Omdat de situatie nieuw is kan deze beter aangepast worden en de “groenstructuren” en “waardevolle en monumentale boomgroepen” met rust gelaten worden.
- De bouw van betaalbare koop- en huurwoningen tussen € 170.000,- en € 200.000,- is wellicht sociaal noodzakelijk maar levert over het algemeen geen kwalitatief fraaie wijk op. Voor dergelijke bedragen kan nauwelijks iets gebouwd worden. Hoe wordt gegarandeerd dat noodzaak en wens zoveel mogelijk worden gerealiseerd en geïntegreerd?
- Terwijl een aantal van 1850 woningen als doel wordt genoemd staat op pag. 84 voor Maurits een aantal van 1.100 en voor Beekman en Stevin 900 stuks. Totaal dus 2000 woningen. Wordt de bebouwingsdichtheid toch groter?
- Geluid; een voorkeursgrenswaarde voor gevelbelasting 48 dB met een max. van 63 dB wordt genoemd. Het streven is 48 dB, dit kan echter door B&W omhoog worden bijgesteld. Wat voor garanties worden er gegeven dat er geen overschrijding van 48 dB plaats vindt.
- Luchtkwaliteit; gesteld wordt dat de locaties niet dicht tegen Rijkswegen of provinciale wegen liggen. Het terrein van de Simon Stevin grenst aan de noordzijde echter aan de N 224 die in de toekomst wellicht drukker zal worden door de nieuwe Parklaan.
- De Edese- en Ginkelseheide blijven oefenterrein van defensie. In hoeverre wordt rekening gehouden met de overlast van oefeningen?
- In de nieuwe enclaves komen ruim voldoende speelplekken voor jonge en oudere kinderen, tenminste één per enclave door de geïsoleerde ligging. Waarom kan in Ede-Oost aan de Van Heutszlaan dan geen speelplek worden aangelegd en wordt het laatste speelveldje waarschijnlijk bebouwd met een project waar nagenoeg alle bewoners tegen zijn?

### 3) Conclusies en afrondende opmerkingen

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

#### **3.1. Verlaten van de verdiepte ligging**

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 aanzienlijk goedkoper en functioneler en er is al een substantieel deel van de het tracé realiseerbaar ter plaatse van de tankbaan.

Bij de buitenom-variant ontstaat er tussen de blijvende gebouwen op het kazerneterrein en de Nieuwe Kazernelaan heel veel ruimte om te ontwikkelen.

#### **3.2. (de scope van) Het MER is destijds te beperkt en onvoldoende uitgewerkt**

Volgens de mer-richtlijnen moet het 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 het huidige MER onvoldoende 'dragend' kan zijn voor het verdere verloop van het toen nog Ede-Oost / Spoorzone project hetende en dat het 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”<sup>2</sup>. Als het MER en het ontwerpstructuurplan in de huidige opzet de basis zijn voor de vervolgstappen in dit

---

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



■ advocatenkantoor  
F.F. Scheffer

project, zijn naar onze mening de risico's vele malen groter dan de kansen. Nu blijkt dat de risico's zijn onderschat, 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 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 aanbeveling om 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.

Het mer-instrument is erop gericht het milieubelang een *volwaardige* plaats te geven in de besluitvorming over plannen en projecten met grote gevolgen voor het milieu. ABEO heeft met deze inspraakreactie willen aangeven dat met het **Milieueffectrapport ontwikkeling Ede-Oost / Spoorzone**, in combinatie met het **ontwerpstructuurplan Infrastructuur Ede-Oost**, het milieubelang die volwaardige plaats niet krijgt en daarom in deze opzet niet als basis kan en mag fungeren voor verdere besluiten.

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

hoogachtend,

F.F. Scheffer