

Ontwikkeling Ede-Oost en Spoorzone

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

20 augustus 2008 / rapportnummer 1739-89

1. OORDEEL OVER HET MER

1.1 Voornemen

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ede wil het gebied Ede-Oost herontwikkelen. Daarbij gaat het onder meer om woningbouw op enkele voormalige kazerneterreinen en bedrijventerreinen, zoals het terrein van de ENKA-fabriek. Omdat er tot ongeveer 4500 nieuwe woningen gepland zijn en de verkeersinfrastructuur van Ede al (te) zwaar is belast, moet er ook een nieuwe hoofdonthutingsweg komen in Ede-Oost. In de oorspronkelijk startnotitie, die was opgesteld in het kader van de milieueffectrapportage (m.e.r.), maakte ook de revitalisering van het station Ede-Wageningen en de spoorzone onderdeel uit van het project Ede-Oost. Op dit moment is het niet waarschijnlijk dat een verdiepte ligging van het spoor gerealiseerd zal worden. Dat project valt dus niet meer onder de voorgenomen activiteit.

1.2 Procedure

Het bevoegde gezag in de m.e.r.-procedure, de gemeenteraad van Ede, heeft de Commissie gevraagd een toetsingsadvies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER) Ede-Oost en Spoorzone.¹ Dit MER dient ter onderbouwing van de besluitvorming over het (Voorontwerp) Structuurplan² Infrastructuur Ede-Oost dat met het MER ter visie is gelegd. Ook zou het MER volgens de startnotitie³ en de opgestelde richtlijnen voor de inhoud van het MER dienst moeten doen als onderbouwing bij de besluitvorming over de ruimtelijke plannen (bijvoorbeeld bestemmingsplannen), waarin de ontwikkelingen concreet worden vastgelegd.

1.3 Oordeel per onderdeel en eindoordeel

Gezien het voorafgaande moet in dit toetsingsadvies aan de orde komen of het voorliggende MER de essentiële informatie bevat voor de besluitvorming over:

1. de onthutingsstructuur,
 2. de woningbouwontwikkeling,
 3. de ontwikkeling van de spoorzone,
- zowel op structuurplan-, als op bestemmingsplanniveau.

Onthutingsstructuur

De Commissie is van oordeel dat in het MER de essentiële informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige rol te geven bij de keuze tussen de onthutingsalternatieven. De benodigde informatie is dus aanwezig voor de besluitvorming over het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost, waarin een voorkeurstracé wordt aangegeven.

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r. en verdere projectgegevens, zie bijlage 1.

² Met het in werking treden van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening zal de term Structuurplan worden vervangen door Structuurvisie. Aangezien in de stukken die de Commissie heeft ontvangen, de titel "Structuurplan" nog wordt gebruikt, sluit zij in haar advies bij die terminologie aan.

³ De gemeente had ervoor gekozen Plan-m.e.r. en Besluit-m.e.r. in één procedure te combineren.

Het MER bevat een goede beschrijving van het trechteringsproces dat heeft plaats gevonden en waarmee de keuze voor het voorkeursalternatief is onderbouwd.⁴

Wanneer het voorkeurstracé in een bestemmingsplan wordt vastgelegd, dient er nog aanvullende informatie te komen over de milieugevolgen van de aanleg van de weg. Deze informatie kan pas worden gegeven als duidelijk is hoe de weg precies wordt aangelegd: exact tracé, breedte, hoogteligging, type asfalt etc. Dan dient ook de meest milieuvriendelijke inrichting van het gekozen tracé te worden beschreven.

Woningbouwontwikkeling

De plannen voor de herinrichting van de voormalige militaire en bedrijventerreinen worden niet vastgelegd in het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost. Het is niet duidelijk of het voornemen bestaat deze ontwikkelingen nog in een structuurplan vast te leggen.

In het MER is aangegeven dat het een voor de hand liggende keuze is de terreinen de bestemming woongebied te geven. Uit het MER is duidelijk geworden dat er negatieve gevolgen kunnen optreden voor beschermde natuur. De omvang, mitigeerbaarheid (en vergunbaarheid) van deze negatieve milieugevolgen zullen pas duidelijk worden, wanneer er meer inzicht is in het uiteindelijke aantal te bouwen woningen, de inrichting van de gebieden en de maatregelen die genomen worden om negatieve gevolgen⁵ tegen te gaan. Dus ook voor de woningbouw geldt dat er aanvullende informatie nodig is voor de vervolgprocedure(s).

Spoorzone

De plannen voor de spoorzone zijn inmiddels bijgesteld. In plaats van een verdiept spoor komt er mogelijk een verdiept station. De nieuwe plannen voor de spoorzone zijn in het MER niet uitgewerkt. Wel is met een gevoeligheidsanalyse nagegaan of de keuze om het spoor verdiept aan te leggen invloed heeft op de keuze voor een bepaald wegtracé voor de ontsluiting van Ede-Oost.

Wanneer de nieuwe plannen voor de spoorzone zodanig van omvang of invloed naar de omgeving zijn dat er sprake is van m.e.r.-plicht⁶, dan zal er voor de spoorzone een nieuw MER moeten komen.

Eindoordeel

Het MER bevat de essentiële informatie voor de besluitvorming over het Structuurplan Infrastructuur Ede-Oost. Voor toekomstige (bestemmings)plannen betreffende Ede-Oost is in dit MER wel een goede basis gelegd, maar is nog nadere informatie en uitwerking nodig.

- De Commissie adviseert aanvullende MER-informatie te leveren bij het eerste ruimtelijke besluit waarin de betreffende onderdelen van de voorgenomen activiteit concreet worden vastgelegd.

⁴ Zie ook inspraakreactie 27 (fam. Randwijk) en 39 (Gelderse milieufederatie) waarin men onder meer waardering uitsprekt over de wijze waarop keuzes zijn gemaakt.

⁵ Voor natuur en andere milieucomponenten.

⁶ Bijvoorbeeld door overschrijding van de drempelwaarden voor de m.e.r.(beoordelings)plicht in bijlage C of D van het Besluit m.e.r., of wanneer een passende beoordeling nodig zou blijken vanwege mogelijk significante negatieve gevolgen voor Natura 2000-gebieden.

Hoofdstuk 2 geeft een toelichting op het oordeel van de Commissie.

2. TOELICHTING OP HET OORDEEL

2.1 Verkeer

Eerder is besloten de N224 niet af te waarderen vanwege verkeersproblemen die dan in Ede-Oost ontstaan, dit is daarom geen onderdeel van de referentiesituatie (autonome ontwikkeling). In de huidige MER een combinatie van de alternatieven I2/I4 met afwaarderen van de N224 niet onderzocht en is eventuele (milieu)winst niet zichtbaar geworden.⁷

■ De Commissie geeft in overweging alsnog naar de voor- en nadelen van deze oplossing te kijken. Dat kan met gebruikmaking van reeds beschikbare informatie.

In het MER ontbreekt een grondige analyse van de verkeersproblematiek in Ede. Hierdoor wordt niet inzichtelijk of de verkeersproblemen worden veroorzaakt door de aanleg/ uitbreiding van Ede-Oost of door de bestaande verplaatsingen binnen en van en naar Ede. De inperking van de doelstelling is in de startnotitie echter duidelijk aangegeven. De Commissie beschouwt het daarom niet als een essentiële tekortkoming in het MER.

2.2 Inrichtingsalternatief en meest milieuvriendelijke alternatief

In het MER is uiteindelijk maar één inrichtingsalternatief 'vermeld'. Wanneer het MER ook als besluit-MER moet dienen voor de bestemmingsplannen, dan ontbreekt een beschrijving van (de hoofdlijnen van) de inrichting van het meest milieuvriendelijke alternatief.⁸ Dat is milieurelevant, omdat bijvoorbeeld met een zorgvuldige inrichting de recreatieve uitloop naar de natuurgebieden verminderd kan worden, zie ook §2.4 van dit advies.

2.3 Bodem en Water

De effecten op bodem en water zijn overwegend goed beschreven. Echter, indien het MER ook ten grondslag moet liggen aan de besluitvorming over verdiept bouwen, dan ontbreekt er essentiële informatie met betrekking tot het grondwater en is er onvoldoende ingegaan op:

- effecten op de bodemverontreiniging op het ENKA-terrein;
- effecten van verdroging;
- hoeveelheid vergraving en grondbalans.

2.4 Natuur

Effectbeschrijving voor de infrastructuur

In het MER staan voldoende gegevens over de mogelijke invloed van de ontsluitingsalternatieven op de beschermde natuur om een onderlinge afweging mogelijk te maken.

⁷ Zie ook inspraakreacties 2 (Werkgroep Bennekomseweg en Omgeving), 21 (werkgroep Maandereng Zuid) en 24 (Algemene Belangenvereniging Ede-Oost) waarin onder de trechteringswijze en/of het niet meenemen van het afwaarderen van de N224 wordt genoemd.

⁸ Groen- en waterstructuur, ontsluiting, parkeernormen, dichtheden, behoud bestaande bebouwing.

Terecht staat in het MER aangegeven dat, zodra er een definitieve keuze is gemaakt voor een alternatief en de precieze inrichting bekend is, een verdere uitwerking en actualisatie nodig is. Dat betekent dat bij het eerste bestemmingsplan dat de aanleg van de ontsluitingsweg mogelijk maakt, de habitattoets⁹ moet worden doorlopen en gegevens moeten worden aangeleverd voor een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet.¹⁰

De geluidbelasting is hoog en zal in de autonome situatie sterk toenemen. Een toename van geluid kan het verdwijnen van te beschermen vogelsoorten¹¹ tot gevolg hebben. De conclusie uit het MER dat het netto-effect van geluid van deze alternatieven op de Natura 2000 (en EHS) te verwaarlozen is¹², kan op basis van de informatie in het MER niet worden getrokken. De gevolgen van verstoring door geluid voor natuur is niet goed gescoord. Deze constatering heeft echter geen invloed op de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. Daarom ziet de Commissie het niet als een essentiële tekortkoming.

Effectbeschrijving voor de woningbouw

Bij de woningbouw is er geen sprake van locatiealternatieven. In het MER staat¹³: “Delen van het plan van de herstructurering Ede-Oost leiden tot significante gevolgen voor het Natura 2000-gebied Veluwe.” Dat is naar het oordeel van de Commissie een weinig zorgvuldige formulering. Waarschijnlijk is bedoeld dat significant negatieve gevolgen voor het Natura 2000-gebied Veluwe op dit moment niet kunnen worden uitgesloten. Vervolgens staat er in het MER een beschouwing over de ADC-criteria.¹⁴

De Commissie wijst erop dat er in bovengenoemde beschrijving een stap ontbreekt. Allereerst moet worden nagegaan of het mogelijk is met een zorgvuldige inrichting en met andere mitigerende maatregelen negatieve gevolgen tegen te gaan. Het onderhavige MER voor het Structuurplan Infrastructuur bevat deze informatie (logischerwijs) nog niet; de meest wenselijke inrichting van de herstructureringsgebieden is nog niet onderzocht. Met een goede zoning en inrichting kan de recreatieve druk worden geleid. Ook zijn er nog andere regulerende maatregelen mogelijk. Een MER voor het bestemmingsplanniveau zal deze informatie wel moeten bevatten, dan moet ook het aspect cumulatie¹⁵ verder worden uitgewerkt dan nu slechts indicatief staat beschreven¹³.

⁹ In het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 en Natura 2000. Schenk hierbij aandacht aan cumulatie en ga nader in op de mogelijke negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelen bijvoorbeeld door verstoring (toename in geluid door verkeer) en de depositie van emissies van verkeer (NO_x en NH₃). Zie ook: H.F. van Dobben & A. van Hinsberg, 2008. *Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en Natura 2000-gebieden*. Wageningen, Alterra, Alterra-rapport 1654.

¹⁰ Zie ook inspraakreacties 18 (P. Smith en V. Smith-de Hoed) en 24 (Algemene Belangenvereniging Ede-Oost) waarin het ontbreken van een beschrijving van de aanwezigheid van (beschermde) soorten wordt genoemd.

¹¹ In het MER staat dat in het Natura 2000-gebied Veluwe een enkel tot 3 broedparen van wespandief, zwarte specht, nachtzwaluw, boomleeuwerik en roodborsttapuit aanwezig zijn. Op pagina 207 van het MER is te lezen dat deze soorten in of nabij het studiegebied zijn aangetroffen. Het instandhoudingsdoel bij deze soorten is: handhaven huidige populatieomvang op de Veluwe.

¹² MER Deel B, pagina 115.

¹³ MER Deel B, pagina 124.

¹⁴ A: alternatieven, D: dwingende redenen van openbaar belang, C: compensatie.

¹⁵ Ga bij het doorlopen van de habitattoets naast cumulatie nader in op de mogelijke negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelen bijvoorbeeld door verstoring (waaronder recreatie).

2.5 Luchtkwaliteit en geluid

Voor geluid zijn de effecten grotendeels¹⁶ adequaat in beeld gebracht. Voor lucht ontbreken contourberekeningen zoals die voor geluid zijn gegeven. Het is daarom lastig de effecten voor luchtkwaliteit te beoordelen.

Er zijn geen verkeerskundige berekeningen gemaakt voor het toetsen van de gevolgen voor luchtkwaliteit aan de wettelijke normen. Er is eenvoudigweg uitgegaan van een jaarlijkse intensiteitsgroei van 1,5%. In het MER is aanneemelijk gemaakt dat er voor 2020 waarschijnlijk geen problemen zijn. Dat geldt niet voor 2015. Over de situatie in 2015 kan echter pas duidelijkheid ontstaan, als er meer inzicht is in de planning en fasering van de uitvoering van de projecten.

Aanvullende informatie over luchtkwaliteit, waaronder een nadere toetsing aan de normen, kan worden gegeven bij het besluit-MER bij het eerste bestemmingsplan. Dan zal er meer bekend zijn over de planning en fasering. Voor de besluitvorming over het structuurplan is de geleverde informatie toereikend.

2.6 Cultuurhistorie

Zolang niet duidelijk is welke bebouwing wel of niet gehandhaafd blijft en wat de exacte ligging en uitvoering van het wegtracé wordt, zijn de effecten op de cultuurhistorie nog slechts op hoofdlijnen te geven. Dit verdient in de besluit-m.e.r.-fase een nadere invulling.

¹⁶ Zie de opmerking in §2.4.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ede

Bevoegd gezag: gemeenteraad van Ede

Besluit: vaststellen van een structuurplan

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C11.1, C1.2 (plan-m.e.r. en besluit-m.e.r.)

Activiteit: het herontwikkelen van enkele militaire en fabrieksterreinen in Ede-Oost en het aanleggen van een ontsluitingsweg

Betrokken documenten:

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen.

Procedurele gegevens:

Kennisgeving startnotitie: 22 maart 2006

Advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 7 juni 2006

kennisgeving MER: 4 juni 2008

aanvraag toetsingsadvies: 16 mei 2008

ter inzage legging MER: 5 juni 2008 tot 8 juli 2008

toetsingsadvies uitgebracht: 20 augustus 2008

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de (vooraf) gestelde eisen. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de eventuele tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming. Is dat naar haar mening niet het geval dan signaleert de Commissie dat er sprake is van een zogenoemde 'essentiële tekortkoming'. De Commissie adviseert dan dat die informatie alsnog beschikbaar komt, alvorens het besluit wordt genomen. Overige tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

drs. T. Bakker (werkgroepsecretaris)

drs.ir. B.A.H.V. Brorens

dr. M.P. Keuken

ir. J.E.M. Lax

drs. Y.J. van Manen

drs. H.G. Ouwerkerk (voorzitter)

BIJLAGE 2: Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. K.B.A. Bodlaender, Bennekom
2. Werkgroep Bennekomsseweg en Omgeving (WBO), Ede
3. Werkgroep Westbreukelderwegbewoners, Bennekom
4. Gemeente Scherpenzeel, Scherpenzeel
5. Dienst Landelijk Gebied Gelderland, Arnhem
6. G. Hendriksen, Ede
7. C. van Woudenberg, Bennekom
8. Stichting Milieuwerkgroepen Ede, Ede
9. J.W. Plantagie, Ede
10. N.V. Nederlandse Gasunie, Groningen
11. Verkeer en Waterstaat Oost-Nederland, Arnhem
12. N.C. Boutellier en R.L. Boutellier, Ede
13. A.W. van Rijswijk, Ede
14. Autohuis-Ede van Wirdum B.V. Ede
15. E. Jochemsen, Bennekom
16. J.W. Leijssen, Ede
17. F.F. Koolhaas, Ede
18. P. Smith en V. Smith-de Hoed, Ede
19. Van Westreenen Adviseurs namens Van den Heuvel, Liefink en De Gooijer, Bennekom
20. B.M.J.M. Willemsen, Ede
21. Werkgroep Maandereng Zuid (W.J. van IJssel, J. Blijdorp, G.P. van der Laan, A. Noteboom, H. van Velthuizen, D. Meijer, P. Lookman, E. Boot en F.J. Pijper), Ede
22. J.G. den Dunnen en A.E. den Dunnen-Snijders, Ede
23. H. Jansen, Ede
24. Algemene Belangenvereniging Ede-Oost (ABEO), Ede
25. M.E.C.A. Vredendaal-Van Gastel, Ede
26. G.J.M. Beune, Ede
27. Fam. Randwijk, Ede
28. A.J. Leijssen, Ede
29. S. Winnubst, Ede
30. P.M. Middendorp, Ede
31. A.R. Suiker, Ede
32. Woonstede, Ede
33. G. Appeldoorn, Ede
34. A. van Snippenberg en N. Verburg, Ede
35. Provincie Gelderland, Arnhem
36. K.D. Schippers, Ede
37. Van Westreenen Adviseurs namens maatschap Van Steenbergen, Bennekom
38. S. van Veldhuizen, Ede
39. Gelderse Milieufederatie, Arnhem
40. F. van Gorkum, Ede
41. A. Merts, Ede
42. E.T.M. Out, Ede
43. J.Th. van Raaij en H.H.M. van Raaij-de Kort
44. A.C.J.M. Duyvestijn, Ede
45. R.W.R. van Cassel, Ede
46. J.J.F.M. Valkenburg, Ede
47. B. van Luttikhuisen en E. van Luttikhuisen-Nap, P.R. Tollenaar en H. Tollenaar-van Steenbergen, H.J. Willems en M.C.A. Willems-Kuiper en G.H.G. van Gelder en J. van Gelder-Sinnema, Bennekom
48. W.J. de Jong, Ede
49. M Aubert-Schilder, Ede
50. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten, Amersfoort
51. R. Boonzaaijer en J.A. van Beek, Ede
52. Gemeente Wageningen, Wageningen

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Ontwikkeling Ede-Oost en Spoorzone**

De gemeente Ede wil in Ede-Oost enkele militaire terreinen en het Enka-terrein herontwikkelen. Ook moet er in Ede-Oost een nieuwe ontsluitingsweg komen.

Ter onderbouwing van de besluitvorming is een milieueffectrapport opgesteld.

ISBN: 978-90-421-2441-7