

UITBREIDING KONINGIN JULIANATOREN APELDOORN STARTNOTITIE M.E.R. BESTEMMINGSPLAN

KONINGIN JULIANATOREN

13 november 2007
110623/CE7/2C5/000470

Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	De voorgenomen activiteit: uitbreiding Koningin Julianatoren	5
1.2	Waarom een m.e.r.-procedure?	5
1.3	Relatie met de plan-m.e.r.-procedure	7
1.4	Kader voor de m.e.r.-procedure	8
1.5	Doel van de Startnotitie	8
1.6	Mogelijkheden voor inspraak	9
1.7	Opbouw van de Startnotitie	9
2	Waarom uitbreiding van de Koningin Julianatoren	11
2.1	Geschiedenis Koningin Julianatoren	11
2.2	Huidige indeling van het Familiepretpark Koningin Julianatoren	11
2.3	Probleemstelling	13
2.4	Toelichting op het voornemen	13
2.4.1	Nieuw parkeerterrein	14
2.4.2	Een smalspoorverbinding en een nieuwe entree	16
2.4.3	Overdekte attracties	16
2.4.4	Milieuvoorzieningen	18
3	Totstandkoming van het voorkeursalternatief	19
3.1	Afweging locatie parkeerterrein	19
3.2	Afweging vervoerswijze van parkeerterrein naar familiepretpark	22
4	Te verwachten en te onderzoeken effecten in het MER	25
4.1	Milieuaspecten	25
4.1.1	Woon- en leefmilieu	25
4.1.2	Natuur	26
4.1.3	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	29
4.1.4	Bodem en water	31
4.1.5	Verkeer	31
4.1.6	Geluid en luchtkwaliteit	32
4.2	Effectbeschrijving in het MER en beoordelingskader	32
4.3	Wat staat er nog meer in het MER?	33
5	Beleidskader, te nemen besluiten en procedures	35
5.1	Beleidskader	35
5.2	Procedure voor de Milieueffectrapportage	35
5.3	Betrokkenen en rollen	37
Bijlage 1	Begrippenlijst	39
Bijlage 2	Literatuurlijst	41

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1

DE VOorgenomen ACTIVITEIT: UITBREIDING KONINGIN JULIANATOREN

Het familiepretpark de Koningin Julianatoren (verder te noemen: de KJT) is voornemens om:

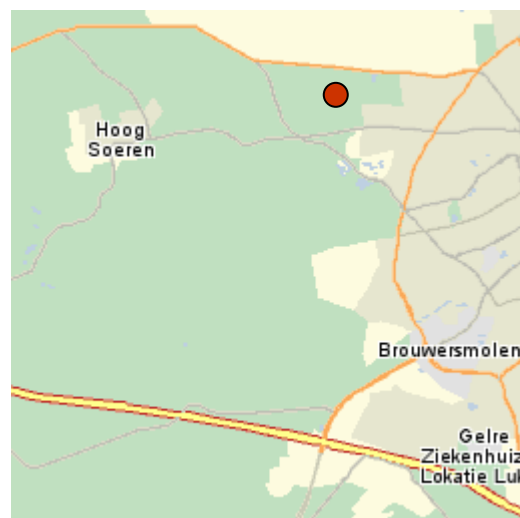
- Een nieuw parkeerterrein te realiseren aan de J.C. Wilslaan.
- Een smalspoorverbinding tussen een nieuw entreegebouw op het nieuwe parkeerterrein aan de J.C. Wilslaan en een nieuwe ingang aan de zuidkant van het familiepretpark aan te leggen.
- Overdekte attracties te realiseren in het pretpark.
- Grondwaterbeschermende voorzieningen te treffen op dit nieuwe parkeerterrein en op het te handhaven deel van het parkeerterrein bij het park.

Voor deze uitbreiding van de KJT wordt een m.e.r.-procedure doorlopen.

In afbeelding 1.1 wordt de globale ligging van de KJT ten opzichte van de kern van Apeldoorn weergegeven.

Afbeelding 1.1

Ligging KJT
(rode stip = globale ligging)



1.2

WAAROM EEN M.E.R.-PROCEDURE?

Wat ging er vooraf?

In de zomer van 2006 heeft de gemeente Apeldoorn een aanmeldingsnotitie laten opstellen voor de uitbreiding van de KJT [1]. De uitbreiding van de KJT is m.e.r.-beoordelingsplichtig (zie volgend tekstkader). Op basis van de in de aanmeldingsnotitie weergegeven informatie besluit het bevoegd gezag of het doorlopen van een m.e.r.-procedure wel of niet vereist is.

M.E.R.-BEOORDELINGSPLICHT UITBREIDING KJT

In de Wet milieubeheer is –in bijlage D (activiteit 10.1) van het Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994 uit 1999 - opgenomen dat voor de wijziging of uitbreiding van een recreatieve/toeristische voorziening een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt indien:

- de voorziening 250.000 of meer bezoekers per jaar trekt;
- de locatie 25 of meer hectare bedraagt, of;
- de locatie 10 hectare bedraagt in een gevoelig gebied.

De voorgenomen activiteit is m.e.r.-beoordelingsplichtig, omdat het een uitbreiding betreft van de KJT die dan per jaar meer dan 250.000 bezoekers trekt.

De beoordeling of er een m.e.r.-plicht geldt, heeft plaatsgevonden aan de hand van de volgende vier criteria:

1. Kenmerken van de activiteit.
2. Plaats van de activiteit.
3. Samenhang met andere activiteiten, en;
4. Kenmerken van de belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu die de activiteit kan hebben.

CONCLUSIE
AANMELDINGSNOTITIE

De conclusie van de aanmeldingsnotitie is dat de beoordeling heeft uitgewezen dat er voor de eerste en de vierde criteria geen sprake is van een bijzondere omstandigheid. Wat betreft de criteria 'de plaats van de activiteit' en de 'kenmerken van de belangrijkste nadelige milieugevolgen' is er wel sprake van bijzondere omstandigheden.

Het doorlopen van een m.e.r.-procedure is noodzakelijk dan wel gewenst om de volgende redenen:

- Er is sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen: de uitbreiding vindt plaats in het gebied 'de Veluwe'. Dit gebied is aangewezen als Speciale Beschermingszone (SBZ). De uitbreiding heeft mogelijk significante effecten op de SBZ.
- Het is voor de KJT van groot belang om te komen tot een vastgesteld bestemmingsplan, dat de bestemmingen voor KJT en de uitbreiding regelt. De juridische basis voor het KJT is namelijk nog geregeld in bouwvergunningen gebaseerd op het overgangsrecht van het UPH 194. Medio jaren '90 heeft het College van Gedeputeerde Staten van Gelderland haar goedkeuring onthouden aan het toen door de gemeenteraad vastgestelde bestemmingsplan. Het bestemmingsplan heeft de grootste kans om vastgesteld en goedgekeurd te worden als het zorgvuldig tot stand is gekomen, voldoet aan alle wettelijke vereisten, alle milieueffecten belicht en draagvlak heeft. Een m.e.r.-procedure kan hier een belangrijke bijdrage aan leveren.

Besluit tot volgen m.e.r.-procedure

BESLUIT GEMEENTE
APELDOORN

Op 15 februari 2007 heeft het bevoegd gezag, de gemeenteraad van Apeldoorn, een m.e.r.-beoordelingsbesluit genomen. De strekking van dit besluit luidt als volgt: "De gemeenteraad van Apeldoorn heeft besloten, dat gezien de resultaten van de m.e.r.-beoordeling voor de voorgenomen uitbreiding van het familiepark de Koningin Julianatoren, vanwege de belangrijke nadelige milieugevolgen die de voorgenomen activiteit voor het milieu kan hebben, dat er een milieu-effectrapport (MER) moet worden gemaakt ter voorbereiding van de noodzakelijke bestemmingsplanwijziging".

Doel van de m.e.r.-procedure

Het doel van de m.e.r.-procedure is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Belangrijk neven doel hiervan is om de mensen die wonen en leven in de omgeving van de KJT de kans te geven mee te denken over de plannen voor het gebied.

1.3**RELATIE MET DE PLAN-M.E.R.-PROCEDURE**

Op 29 september 2006 is de Wet milieubeheer herzien en het Besluit m.e.r. 1994 aangepast. De implementatie van de Europese SMB-richtlijn is hiermee doorgevoerd in de Nederlandse wetgeving. Tot 29 september jl. werd op basis van deze richtlijn een Strategische Milieubeoordeling, afgekort SMB, uitgevoerd. In de recent gewijzigde Wet milieubeheer wordt dit 'milieueffectrapportage voor plannen', kortweg plan-m.e.r., genoemd. Het milieueffectrapport voor plannen wordt 'planMER' genoemd.

Het doel van de milieueffectrapportage voor plannen is om bij de besluitvorming over plannen en programma's het milieu een volwaardige plaats te geven, met het oog op de bevordering van een duurzame ontwikkeling. De milieueffectrapportage is daarbij gekoppeld aan plannen die (uiteindelijk) kunnen leiden tot concrete projecten of activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

Meer concreet geldt de plan-m.e.r.-plicht in geval van wettelijk of bestuursrechtelijk verplichte plannen:

- Die het kader vormen voor toekomstige m.e.r.-(beoordelings)plichtige besluiten of;
- Waarvoor een passende beoordeling nodig is op grond van de Europese Habitatrichtlijn¹.

Consequenties voor de te doorlopen procedure

De uitbereiding van de KJT wordt mogelijk gemaakt in een wettelijk en bestuursrechtelijk voorgescreven plan, namelijk het bestemmingsplan.

Het bestemmingsplan waaraan deze m.e.r.-procedure is gekoppeld betreft een gedetailleerd bestemmingsplan zonder uitwerkingsplicht. Hierdoor vormt het bestemmingsplan geen toekomstig kader voor een m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteit. Aan het eerste criterium voor de plan-m.e.r.-plicht wordt niet voldaan.

Of voor onderhavige uitbreiding van het KJT een 'passende beoordeling' vereist is op het moment van het verschijnen van deze Startnotitie nog niet bekend. In het kader van het opstellen van het MER wordt een zogenaamde voortoets uitgevoerd. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.1.2. Uit deze voortoets moet blijken of een passende beoordeling noodzakelijk is.

Zwaarste procedure

De plan-m.e.r.-procedure en de besluit-m.e.r.-procedure worden doorlopen voor de vaststelling van hetzelfde plan, namelijk de vaststelling van het bestemmingsplan die de uitbreiding van de KJT mogelijk maakt. De vereisten voor een plan-m.e.r.-procedure zijn lichter dan die voor een besluit-m.e.r.-procedure. Dit betekent dat door het doorlopen van

¹ Artikelen 6 of 7 van de Richtlijn nummer 92/43 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (Raad van de Europese Gemeenschappen, 21 mei 1992).

de zwaarste procedure, die van de besluit-m.e.r., tevens invulling wordt gegeven aan de procedurele vereisten van een plan-m.e.r.-procedure.

1.4

KADER VOOR DE M.E.R.-PROCEDURE

De m.e.r.-procedure, is in deze situatie, gekoppeld aan de vaststelling van het bestemmingsplan dat de uitbreiding mogelijk maakt. Op dit moment ontbreekt de juridische verankering van de activiteiten van KJT in een bestemmingsplan. In onderstaand tekstkader wordt ingegaan op de juridische grondslag van de activiteiten van KJT.

Juridische grondslag

De juridische basis van de KJT is gelegen in het UPH 1947. De afkorting UPH 1947 staat voor het bestemmingsplan 'Uitbreidingsplan in Hoofdzaak 1947'. Dit UPH 1947 vond zijn juridische basis in de Woningwet uit 1901. Op basis van het UPH en de overgangsregeling in dat plan zijn bouwvergunningen verleend voor de attracties. De afgelopen jaren zijn voor de vervanging van attracties artikel 19.2 Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) procedures doorlopen.

In 1965 werd met de Wet op de Ruimtelijke Ordening een juridische basis gelegd voor een stelsel van ruimtelijke plannen, zoals streek- en bestemmingsplannen. Met deze plannen dient invulling te worden gegeven aan hetgeen uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wenselijk of noodzakelijk wordt geacht. Krachtens deze wet werden op het moment van inwerkingtreding alle vigerende UPH 's aangemerkt als bestemmingsplannen. Voorwaarde in de wet was ook dat binnen de vijf jaar deze UPH 's dienden te worden herzien door het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan. Op deze herzieningsplicht stond overigens geen juridische sanctie.

Voor het gebied van de KJT is medio jaren '90 een bestemmingsplan vastgesteld, waar het College van Gedeputeerde Staten haar goedkeuring aan heeft onthouden. Tegen het besluit tot goedkeuring is onder andere door de gemeente beroep ingesteld bij (toen nog) de Kroon [2]. De Kroon heeft de onthouding tot goedkeuring intact gelaten. Concreet is hierdoor op dit moment nog geen actueel bestemmingsplan waarin het pretpark KJT juridisch is verankerd.

1.5

DOEL VAN DE STARTNOTITIE

De voorliggende Startnotitie is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. De Startnotitie biedt op hoofdlijnen informatie over de aanleiding en het doel van het initiatief en de m.e.r.-procedure. De lezers dienen voldoende informatie te krijgen over het initiatief en de onderwerpen die in het Milieueffectrapport (MER) onderzocht zullen worden.

Met behulp van de Startnotitie zullen richtlijnen worden opgesteld voor de inhoud van het hierna op te stellen MER. Daarvoor vraagt het bevoegd gezag advies aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) en de wettelijke adviseurs.

1.6**MOGELIJKHEDEN VOOR INSPRAAK**

De Startnotitie ligt gedurende zes weken na publicatie ter inzage. Gedurende deze zes weken kan iedereen inspreken om zijn of haar wensen ten aanzien van de inhoud van het MER kenbaar te maken. Ook de Commissie m.e.r. zal naar aanleiding van de Startnotitie een advies uitbrengen. De Commissie m.e.r. is een onafhankelijke commissie van milieudeskundigen die het bevoegd gezag, de gemeente Apeldoorn, vooraf adviseert over de richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen MER.

Op grond van deze inspraakreacties en het advies van de Commissie m.e.r. en andere wettelijke adviseurs stelt het bevoegd gezag de richtlijnen voor de inhoud van het MER vast. Als het MER gereed is zal de Commissie m.e.r. een onafhankelijk toetsingsadvies uitbrengen. Tijdens de terinzage legging kunt u gedurende 6 weken schriftelijke reacties indienen bij de gemeente Apeldoorn. Waar en wanneer de Startnotitie kan worden ingezien, wordt bekend gemaakt via advertenties in Weekend Totaal. Onderstaand treft u de adresgegevens aan van de partijen die een formele rol in de procedure hebben.

INITIATIEFNEMER

Familiepretpark Koningin Julianatoren
 Contactpersoon: De heer J. Buter
 Amersfoortseweg 35
 7313 AC Apeldoorn
 Telefoon: 055-3553265
 Email: buter@julianatoren.nl

BEVOEGD GEZAG

Gemeente Apeldoorn
 Contactpersoon: De heer J. Vermeij
 Marktpllein 1
 Postbus 9033
 7300 ES Apeldoorn
 Telefoon: 055-5801010
 Fax: 055-5801160
 Email: j.vermeij@apeldoorn.nl

1.7**OPBOUW VAN DE STARTNOTITIE**

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de probleemstelling van de KJT en de noodzaak van de uitbreiding van de KJT. Hoofdstuk 3 beschrijft het totstandkomingproces van het voorkeursalternatief. In hoofdstuk 4 wordt op hoofdlijnen aangegeven welke effecten de KJT verwacht en daarom van plan is te onderzoeken en te beschrijven in het MER.

Daarnaast is in dit hoofdstuk het beoordelingskader opgenomen. Tenslotte wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op het beleidskader, besluiten en procedures.

In dit document zijn de volgende bijlagen opgenomen: Bijlage 1 Begrippenlijst en Bijlage 2 Literatuurlijst.

Literatuurverwijzingen worden in de Startnotitie met behulp van een nummer weergegeven: [1], [2], [3] et cetera. Dit nummer correspondeert met de nummers in de literatuurlijst die is opgenomen in Bijlage 2.

HOOFDSTUK

2

Waarom uitbreiding van de Koningin Julianatoren

2.1

GESCHIEDENIS KONINGIN JULIANATOREN

Het familiepretpark KJT is vanaf de oprichting in eigendom van de familie Kreekel. Vóór 1964 was het bedrijf (toen nog “Prins Bernhardsdal”) gevestigd aan de Amersfoortseweg, daar waar zich nu het pompstation van het waterwingebied bevindt. De verplaatsing van het pretpark naar de huidige locatie is het gevolg van de uitbreiding van het waterwinbedrijf. Hier was al een attractiepunt aanwezig in de vorm van een uitkijktoren (Belvédère), restaurant en speeltuin.

Beide locaties zijn door de gemeente aangekocht en verkocht aan respectievelijk het waterwinbedrijf en de familie Kreekel. De familie Kreekel heeft het park ontwikkeld tot in zijn huidige aard en omvang. Door de jaren heen zijn er steeds attracties bijgekomen zoals de helikopterbaan en het reuzenrad. Ook de uitstraling van de attracties is veranderd, deze zijn in het algemeen groter en complexer geworden. Gebleven is de doelgroep waar de KJT zich op richt, namelijk ouders met jonge kinderen. Tegenwoordig is het familiepretpark een bekende toeristische attractie die bezoekers trekt uit het hele land.

2.2

HUIDIGE INDELING VAN HET FAMILIEPRETPARK KONINGIN JULIANATOREN

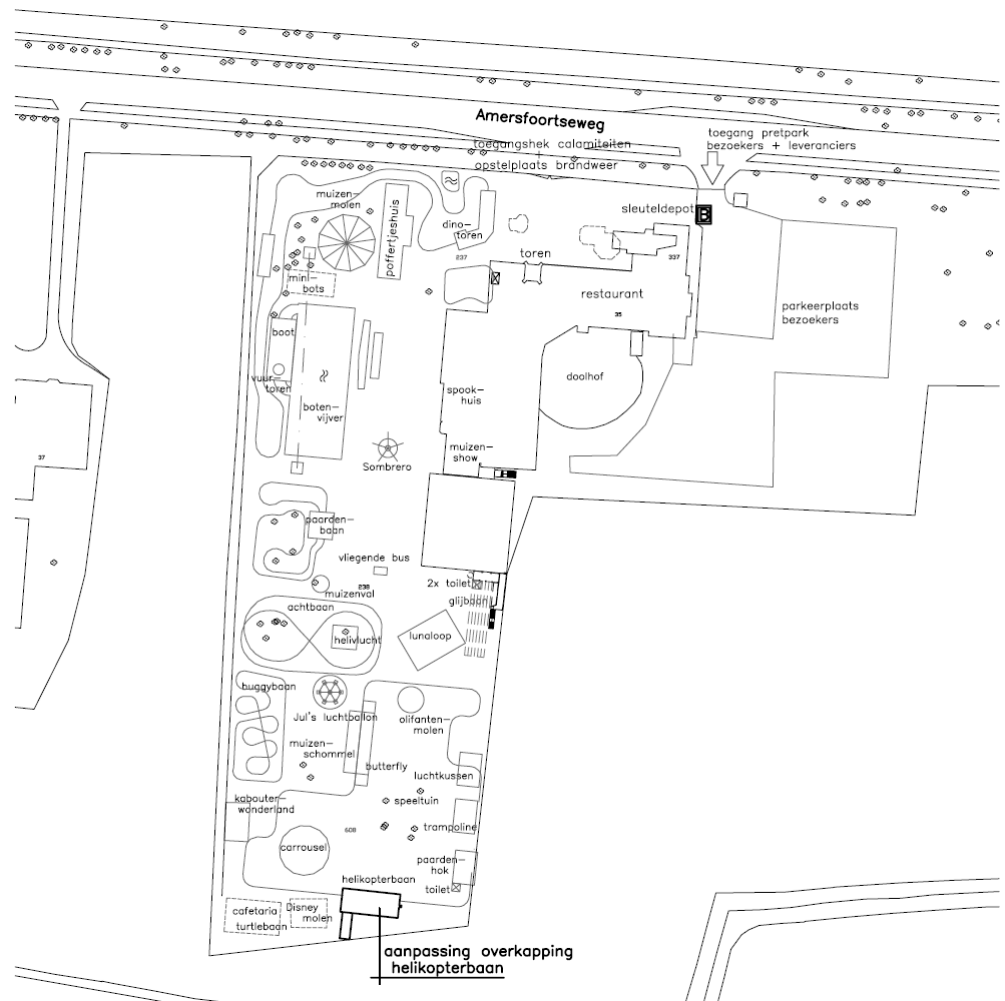
Indeling van het park

Van het huidige familiepretpark KJT is een plattegrond opgenomen in afbeelding 2.1. Het familiepretpark heeft een centrale entree aan de Amersfoortseweg, waar zich ook een restaurant bevindt. Het familiepretpark bestaat verder uit:

- Openlucht attracties zoals het reuzenrad, de achtbaan en de helikopterbaan.
- Speeltuintoestellen.
- Horecagelegenheden zoals een kiosk, een restaurant en een verkooppunt voor ijs.

Afbeelding 2.1

Indeling KJT

**Bezoekersaantallen****Topdag**

De bezoekersaantallen van de KJT vertonen door het jaar heen grote verschillen. In totaal trekt het familiepretpark circa 350.000 bezoekers per jaar. 70% van de bezoekers komt in het vakantieseizoen (juni, juli en augustus), 30% daarbuiten. Op doordeweekse dagen buiten de schoolvakanties varieert het bezoekersaantal tussen vrijwel 0 (bij slecht weer) tot circa 500 - 750 bezoekers per dag bij goed weer.

Op een topdag ontvangt het familiepretpark circa 6.000 bezoekers. Het familiepretpark heeft in een goed jaar 5 tot 10 topdagen die vooral vallen op Pasen, Pinksteren, Hemelvaartsdag, een incidentele fraaie zondag in april of mei en in mindere mate in het vakantieseizoen. De afgelopen vijf jaar zijn er ook seizoenen geweest met voor de KJT slecht weer (te warm of te nat) wat resulteerde in geen of slechts een enkele piekdag per jaar.

Verspreiding bezoekers over de dag

Het familiepretpark is geopend van 10 tot 17 uur, in de zomermaanden van 10 tot 17.30 uur. De piek in de verkeersstroom van bezoekers naar het park concentreert zich tussen 10 en 12 uur. Op een topdag parkeren nu circa 1.200 auto's bij de KJT, op de provisorische parkeerplaats van het motelterrein en in de bermen van de J.C. Wilsaan. Tussen 13 en 14

uur vertrekken de eerste bezoekers weer, die worden vervangen door “late” bezoekers (Turn-over van parkeerplaatsen).

2.3

PROBLEEMSTELLING

De KJT heeft een aantal knelpunten:

- Het familiepretpark heeft incidenteel een te kort aan parkeerplaatsen bij het park, waardoor in de bermen van de J.C. Wilsaan wordt geparkeerd.
- De parkeergelegenheden bij het park en aan de J.C. Wilsaan liggen in grondwaterbeschermingsgebied en hebben geen grondwaterbeschermende voorzieningen.
- Bezoekers die parkeren aan de J.C. Wilsaan, lopen over het fietspad van de Amersfoortseweg in een verkeersonveilige situatie naar het familiepretpark.
- Het familiepretpark is de afgelopen vier jaar geconfronteerd met dalende bezoekersaantallen.

2.4

TOELICHTING OP HET VOORNEMEN

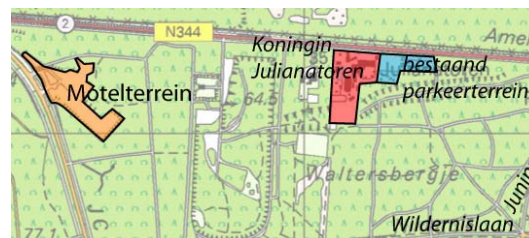
Om deze knelpunten op te lossen heeft de exploitant van de KJT het voornemen om:

- Een nieuw parkeerterrein te realiseren aan de J.C. Wilsaan.
- Een smalspoorverbinding tussen een nieuw entreegebouw op het nieuwe parkeerterrein aan de J.C. Wilsaan en een nieuwe ingang aan de zuidkant van het familiepretpark aan te leggen.
- Overdekte attracties te realiseren in het pretpark.
- Grondwaterbeschermende voorzieningen te treffen op dit nieuwe parkeerterrein en op het te handhaven deel van het parkeerterrein bij het park.

In afbeelding 2.2 wordt de huidige situatie van de KJT weergegeven en in afbeelding 2.3 de toekomstige situatie.

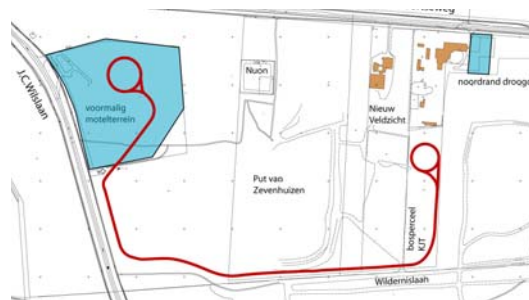
Afbeelding 2.2

Huidige situatie



Afbeelding 2.3

Toekomstige situatie



De afzonderlijke onderdelen van de voorgenumen uitbreidingen worden in de paragrafen 2.4.1 tot en met 2.4.4 toegelicht.

2.4.1

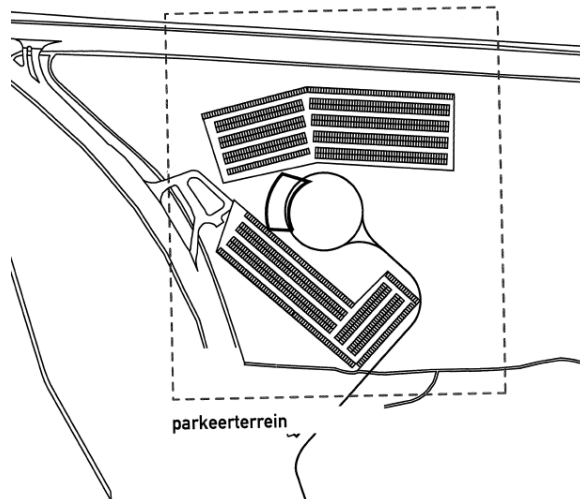
NIEUW PARKEERTERREIN

Met het nieuwe parkeerterrein aan J.C. Wilsaan hangen enkele andere activiteiten samen, zoals de entree voor en de aanpassing van de bestaande parkeerplaats bij het familiepretpark. De plannen voor de parkeerplaats en deze activiteiten zijn hier kort weergegeven (afbeelding 2.4):

- Het realiseren van een nieuw parkeerterrein voor 1.200 auto's aan de J.C. Wilsaan op en ten noorden van het 5,6 ha grote terrein van het voormalige Motel.
- Het inrichten van het huidige open parkeerterrein van 0,5 ha bij het familiepretpark voor de afhandeling van autobussen en het parkeren van auto's van de medewerkers. Het resterende deel (0,3 ha) verliest zijn parkeerfunctie. Het aanwezige granulaat, dat ter verharding was aangebracht, wordt verwijderd.
- Het creëren van een goede aansluiting van het parkeerterrein aan de J.C. Wilsaan met de omgeving (bos) door het aanbrengen van houtwallen en boomsingels.
- De realisatie van de entree van het familiepretpark centraal op het nieuwe parkeerterrein aan de J.C. Wilsaan. In het entreegebouw van maximaal 1.000 m² komen de kassa's, een wachtruimte, een restaurant en een in pandige dienstwoning.

Afbeelding 2.4

Nieuw parkeerterrein



Waarom een nieuwe locatie voor het parkeerterrein?

Tot 1999 was het voornaamste probleem voor de KJT het tekort aan parkeermogelijkheden. Er was parkeergelegenheid op een terrein bij het familiepretpark aan de Amersfoortseweg met een omvang van 0,8 ha. Dit terrein bood parkeerruimte voor ongeveer 450 auto's terwijl op piekdagen 1.000 à 1.200 plaatsen benodigd waren. Dit leidde tot het parkeren in de bermen van de Amersfoortseweg en de J.C. Wilsaan. Op piekdagen moest de J.C. Wilsaan worden afgesloten om ook op de weg te kunnen parkeren. De exploitant van de KJT heeft samen met de gemeente gezocht naar oplossingen voor dit knelpunt.

De afspraken over het parkeerprobleem zijn door de gemeente en de KJT in december 1999 vastgelegd in een convenant. Het convenant is puntsgewijs weergegeven in de kadertekst. De essentie van deze afspraken is dat de KJT het parkeerprobleem beheersbaar moet maken en houden. De situatie waarbij de bezoekers hun auto her en der in de bermen van de omliggende straten parkeren is een overlast veroorzakende en verkeersonveilige situatie,

die niet gewenst is. Het realiseren van een nieuw parkeerterrein op het oude motelperceel vormt onderdeel van het convenant.

In samenhang met het convenant heeft de KJT het perceel (van 5,6 ha) van het voormalig Motel Apeldoorn aan de J.C. Wilsaan aangekocht. Het motel was toen al afgebroken. In de huidige situatie wordt ongeveer 1,6 ha van het perceel tijdelijk gebruikt als parkeerterrein. De rest van het perceel is bos. Het provisorische parkeerterrein heeft een capaciteit van circa 600 auto's. Samen met het parkeerterrein van 0,8 ha bij de KJT heeft het familiepretpark in principe voldoende capaciteit om in de parkeerbehoefte te voorzien, maar kampt het op piekdagen met een tekort. Door dit incidentele tekort aan parkeerplaatsen op topdagen parkeren dan nog circa 100 à 200 auto's in de berm van de J.C. Wilsaan. Daarom is een nieuw parkeerterrein nodig, dat geschikt moet zijn voor het parkeren van 1.200 auto's waarmee het parkeren in de bermen van de J.C. Wilsaan beëindigd. Ook dient het terrein te voldoen aan de eisen die voortvloeien uit de ligging in een grondwaterbeschermingsgebied.

Het convenant

Het College van Burgemeester en Wethouders van Apeldoorn en de directie van de Koningin Julianatoren zijn op 16 december 1999 schriftelijk overeengekomen:

- Om de parkeerproblemen definitief op te lossen.
- Om de milieusituatie van het parkeren in het grondwaterbeschermingsgebied Amersfoortseweg te verbeteren.
- Om in samenhang met beide bovenstaande punten het publieksparkeren te verplaatsen van het parkeerterrein aan de Amersfoortseweg naar het motelperceel aan de J.C. Wilsaan, om daar een parkeerterrein met een capaciteit voor 1.200 auto's te realiseren en om vooruitlopend hierop, na eigendomsverkrijging van het motelperceel door de Koningin Julianatoren, het onbeboste deel van het motelterrein provisorisch voor overloopparkeren te gebruiken, waarmee het gebruik van de bermen van de J.C. Wilsaan voor parkeren wordt beëindigd.
- Om een goede verbinding tussen het parkeerterrein aan de J.C. Wilsaan en het familiepretpark te realiseren, zij het niet als attractie in de zin van met allerlei recreatieve voorzieningen en apparaten langs de route.
- Om het bestaande open met asfalt en grind verharde parkeerterrein bij het familiepretpark te handhaven voor de afhandeling van autobussen en voor leveranciers en werknemers, terwijl het parkeren onder de bomen ten oosten hiervan wordt beëindigd zodra het parkeeraccommodatie aan de J.C. Wilsaan gereed is.
- Om na de eigendomsverkrijging van het circa 5,6 ha grote motelperceel door de Koningin Julianatoren voor deze locatie en die van het familiepretpark aan de Amersfoortseweg twee gecombineerde herzieningen van de vigerende bestemmingsplannen in procedure brengen, gebaseerd op door de Koningin Julianatoren op te stellen en vooraf door de gemeente goedgekeurde inrichtingsplannen, onder voorbehoud van instemming van de gemeenteraad en van goedkeuring door Gedeputeerde Staten respectievelijk de Raad van State. Deze procedures worden verzorgd door de gemeente.

2.4.2

EEN SMALSPOORVERBINDING EN EEN NIEUWE ENTREE

De smalspoorverbinding loopt tussen het entreegebouw op het nieuwe parkeerterrein aan de J.C. Wilsaan en de nieuw aan te leggen zuidelijke ingang van het familiepretpark. In afbeelding 2.3 wordt de route van de smalspoorverbinding weergegeven in afbeelding 2.5 het entreegebouw.

De smalspoorverbinding is voorzien op enige afstand langs de J.C. Wilsaan. Het tracé vervolgt via de noordelijke bermstrook van de Wildernislaan en door het bij de KJT behorende bosperceel ten zuiden van het pretpark. De totale lengte van het spoorlijntje zal ongeveer 1,7 km zijn. In het seizoen, van eind maart tot en met oktober, wordt gereden over een enkelbaans smalspoor met één of twee treinstellen. Elk treinstel heeft een locomotief met 1 tot 5 wagons en een maximale capaciteit van 250 passagiers. Over een breedte van 4 meter dient het tracé obstakel vrij te worden gemaakt. Het tracé omvat verder twee keerlussen met opstapstations en een overdekte remise.

Waarom een smalspoorverbinding?

De loopafstand tussen het voorgenomen parkeerterrein aan de J.C. Wilsaan en de ingang van de KJT is aanzienlijk. De afstand is ongeveer 1,3 km met een looptijd van circa 15 à 20 minuten (zie afbeelding 2.3). Dit is met name een forse loopafstand voor de grote hoeveelheid zeer jonge bezoekers. Daarnaast zorgt de looproute voor overlast en vervuiling van het bos. De bezoekers lopen ook op het fietspad langs de Amersfoortseweg. Door de hellingafwaarts passerende fietsers ontstaat een onveilige situatie. Om dit te voorkomen wenst de exploitant tussen het familiepretpark en de parkeerplaats een 'verbinding' te realiseren door middel van een treintje op een smalspoorverbinding langs de Wildernislaan.

2.4.3

OVERDEKTE ATTRACTIES

Deze nieuwe voorzieningen wordt gerealiseerd binnen het bestaande familiepretpark. Het betreft de volgende voorzieningen:

- Spelletjeshal.
- Klimhal.

In de Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Koningin Julianatoren is een uitgebreidere beschrijving opgenomen van deze voorzieningen [3]. Hieronder volgt een korte toelichting.

Spelletjeshal

De spelletjeshal betreft een hal voor indoor attracties op de plek van het doolhof (circa 35 bij 45 meter). Deze hal wordt circa 13 meter hoog en de vloer wordt 3 meter ingegraven. Het voornemen van de exploitant is om het doolhof te verplaatsen naar het dak van de hal. Dit doolhof wordt bereikbaar via een pad over het dak. Bezoekers kunnen vanuit het doolhof met een glijbaan naar het familiepretpark. De afmetingen van de hal zijn zo gekozen dat het restaurant en entree ook worden overkapt. Het restaurant blijft hiermee als gebouw behouden waar het is.

De overdekte attracties geven het park een overdekte ruimte voor diverse attracties, waardoor ook bij slecht weer bezoekers worden aangetrokken. Het gebouw wordt in het winterseizoen (oktober tot april) gebruikt voor personeelsuitjes, presentaties, vergaderingen en dergelijke. Het gebouw kan maximaal 1.000 bezoekers bevatten. Naar verwachting zal het KJT door de overdekte attracties naar verwachting 10% meer bezoekers per jaar aan

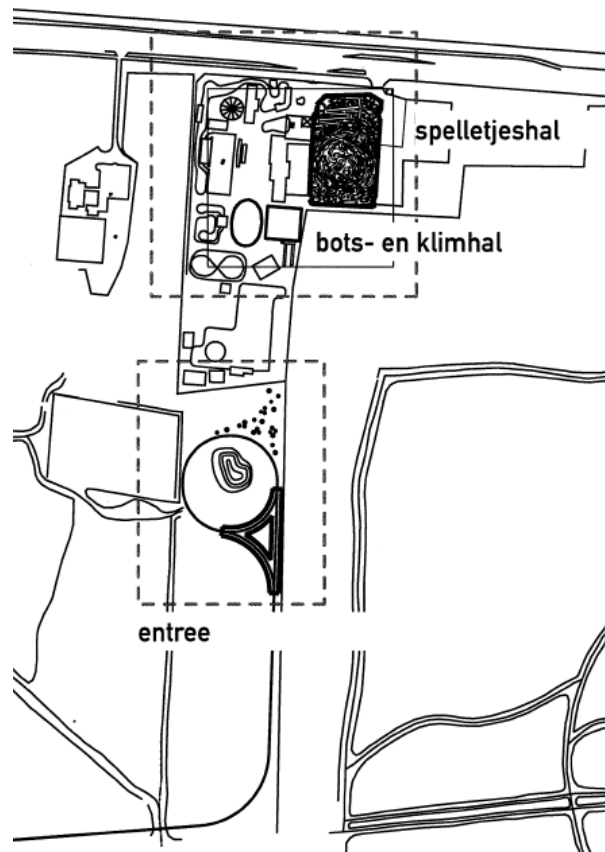
trekken, circa 40.000 extra bezoekers. Dit is gebaseerd op het verwachte aantal activiteiten in de winter en het trekken van bezoekers op “slecht weerdagen” in het zomerseizoen.

Klimhal

Op de plek van de oude botshal kan vervolgens een nieuwe transparante klimhal worden gebouwd. De klimhal zal gemaakt worden van transparante luchtkussens die bevestigd worden op een ranke staalconstructie. De klimhal biedt tevens de mogelijkheid om wat te drinken. Er is een serie van plateaus voorzien die op verschillende hoogtes zicht bieden op de klimkooi.

Afbeelding 2.5

Toekomstige situatie KJT:
Overdekte attracties en nieuwe entree



Naast bovengenoemde attracties wil de KJT de in 2004 ingestorte botshal opnieuw opbouwen. Hiervoor is een aparte art. 19 WRO-vrijstellingsprocedure doorlopen. De locatie van de botshal is gedacht direct naast het recente kantoorgebouw. Het botsdeel is kleiner dan bij de oude botshal. Het gevolg hiervan is dat de botshal een minder prominente attractie zal zijn dan voorheen.

Waarom overdekte attracties?

De afgelopen vier jaar is de KJT geconfronteerd met licht dalende bezoekersaantallen (van 350.000 bezoekers per jaar naar ongeveer 325.000 bezoekers per jaar) en een hiermee samenhangende dalende omzet van de horeca. Om het bezoekersaantal mogelijk te herstellen, wil de KJT in het familiepretpark overdekte attracties realiseren. Met de overdekte attracties hoopt de KJT tevens:

- Minder weersgevoelig te zijn en de mogelijkheid te hebben ook in de winter gedeeltelijk open te zijn. Daarmee kan de KJT tevens werkgelegenheid bieden voor het personeel dat de KJT voor het gehele jaar in vaste dienst moet nemen.
- Een financiële verbetering te bewerkstelligen door in de winter geopend te zijn.
- Een sterkere positie in de familiepretpark markt te creëren.

2.4.4

MILIEUVOORZIENINGEN

In overleg met Provincie Gelderland en Vitens is afgesproken de volgende grondwaterbeschermende voorzieningen te treffen:

- Het realiseren van vloeistofkerende verharding en riolering met filter, opvangbak, rioolaansluiting en uitstroomvoorziening op het parkeerterrein aan de J.C. Wilslaan.
- Het monitoren en visueel inspecteren op lekkages, waarbij in geval van verontreiniging de vervuiling op kosten van de KJT wordt afgevoerd, inclusief herstel van de verharding en ondergrond.
- Het vloeistofkerend verharden, voorzien van riolering, een filter- en scheidingsinstallatie en het realiseren van een uitstroomvoorziening voor het schone regenwater op het bestaande te handhaven deel van het parkeerterrein bij de KJT.

Waarom bescherming van het grondwater?

In het convenant is naast de aanpak van de parkeerproblematiek ook de aanpak van de milieuproblematiek opgenomen. Er bestaat een probleem met betrekking tot het milieu omdat het parkeerterrein aan de Amersfoortseweg en het motelperceel in een grondwaterbeschermingsgebied liggen (zie afbeelding 2.6). Voor het grondwaterbeschermingsgebied gelden de regels uit de Provinciale grondwaterverordening. In het convenant uit 1999 is opgenomen dat door middel van het aanbrengen van voorzieningen op het parkeerterrein aan de J.C. Wilslaan en het parkeerterrein bij het familiepretpark een tevredenstellende milieusituatie moet worden bereikt.

Afbeelding 2.6

Begrenzing
grondwaterbeschermings-
gebied



HOOFDSTUK

3

Totstandkoming van
het voorkeursalternatief

De voorgenomen activiteit bevat onderdelen waarvoor alternatieven in beeld zijn geweest. Het betreft de locatie van het nieuwe parkeerterrein, de modaliteit voor het vervoer van bezoekers naar het park en het tracé van de smalspoorverbinding. In dit hoofdstuk worden de gemaakte keuzes onderbouwd en wordt aangegeven waarom bepaalde alternatieven zijn afgefallen.

3.1

AFWEGING LOCATIE PARKEERTERREIN***Beoordelingscriteria***

Om te komen tot een oplossing voor het huidige parkeerprobleem is gekeken naar alle denkbare mogelijkheden. Voor de oplossing zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Er is capaciteit voor 1.200 parkeerplaatsen nodig.
- Het hanteren van het “stand still – step forward” principe, zoals opgenomen in het convenant. Dit betekent concreet:
 - het aanbrengen van grondwaterbeschermende voorzieningen op het parkeerterrein;
 - het vergroten van de afstand tot het pompstation van Vitens door het parkeren te verplaatsen richting de J.C. Wilsaan.
- Het handhaven van het parkeerterrein bij het familiepretpark (0,5 ha) voor het personeel en leveranciers en de afhandeling van bussen, inclusief grondwaterbeschermende voorzieningen.
- De natuurwetgeving staat toe de beoogde uitbreiding te realiseren.

Onderzochte alternatieven

Op basis van deze uitgangspunten zijn vier parkeeroplossingen beschouwd. Elke oplossing wordt kort toegelicht.

Optie 1

De aanleg van een circa 4 ha groot nieuw parkeerterrein voor 1.200 auto's op en ten oosten van het bestaande parkeerterrein bij het familiepretpark.

Afbeelding 3.1

Parkeren optie 1

**Optie 2**

Het handhaven van het bestaande parkeerterrein op het open motel terrein met een capaciteit voor 600 auto's en de uitbreiding van het parkeerterrein bij het familiepretpark tot een capaciteit voor 600 auto's door middel van de realisatie van een parkeerdek. De parkeerruimte bij het familiepretpark voor het personeel en leveranciers blijft behouden.

Afbeelding 3.2

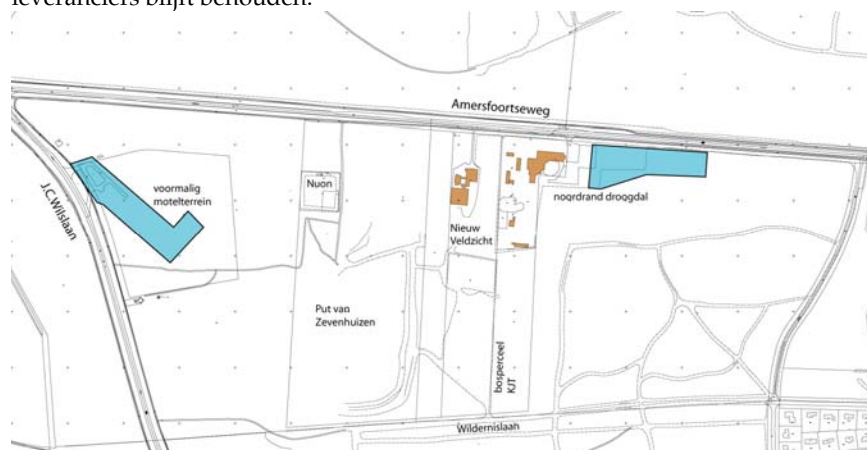
Parkeren optie 2

**Optie 3**

Het handhaven van het bestaande parkeerterrein op het open motel terrein met een capaciteit voor 600 auto's en de uitbreiding van het parkeerterrein bij het familiepretpark tot een capaciteit voor 600 auto's door middel van vergroting van het parkeerterrein op maaiveldniveau. De parkeerruimte bij het familiepretpark voor het personeel en leveranciers blijft behouden.

Afbeelding 3.3

Parkeren optie 3



Optie 4

De aanleg van ongeveer 600 parkeerplaatsen in de noordrand en ten noorden van het motelperceel en de aansluitende strook dennen- en sparrenbos daarvan. Behoud van de huidige parkeerruimte op het open motelterrein met een capaciteit van circa 600 parkeerplaatsen. Ook de parkeerruimte bij het familiepretpark voor het personeel en leveranciers en de afhandeling van bussen blijft behouden. Het parkeren ten oosten van het open parkeerterrein bij het familiepretpark wordt beëindigd en dit deel wordt bestemd en ingericht als bos. Deze optie maakt deel uit van het voornemen.

Afbeelding 3.4

Parkeren optie 4

**Voorkeursalternatief: parkeerterrein J.C. Wilsaan**

Uit de gemaakte afwegingen [4] blijkt dat de eerste optie, een 4 ha groot parkeerterrein ten oosten van het familiepretpark, niet reëel is vanwege de omvang en de ruimtelijke effecten van deze optie. Optie 1 leidt tot kappen van 3,8 ha overwegend waardevol beuken- en eikenbos met plaatselijk Jeneverbes. Daarnaast komt het parkeerterrein direct aangrenzend aan het pompstation van Vitens te liggen waardoor er zwaardere maatregelen moeten worden getroffen ter bescherming van het grondwater. De tweede optie is niet realiseerbaar gezien de zeer hoge kosten van het parkeerdek die door (de exploitant van) het familiepretpark niet kunnen worden gedragen. Optie 3 is evenmin acceptabel vanwege de kap van 1,5 ha beuken- en eikenbos ten oosten van het open parkeerterrein bij het familiepretpark.

Het parkeerterrein aan J.C. Wilsaan (optie 4) is in de afweging [1] gekozen tot de voorkeursoptie omdat:

- Het terrein ten noorden van het motelperceel langs de Amersfoortseweg in vergelijking met de rest van de omgeving (eiken- en beukenbos) een beperkte ecologische waarde (dennen- en sparrenbos) heeft.
- Deze locatie de grondwaterkwaliteit beter gaat beschermen, omdat het parkeren op aanzienlijk grotere afstand van het pompstation gaat plaatsvinden dan nu bij het familiepretpark.
- De centraal gelegen entree op het nieuwe parkeerterrein en de vervoersverbinding naar het familiepretpark de kwaliteit van het gehele park verhogen. Dit biedt tevens goede mogelijkheden voor het functioneren van het parkeerterrein buiten het pretparkseizoen ten behoeve van overdekte attracties.

College van Burgemeester en Wethouders heeft deze locatie als voorkeurskeuze aangewezen op 24 mei 2004. Aansluitend is de notitie “voorstel parkeerterrein J.C. Wilsaan annex verbinding met het familiepretpark” op 8 juni 2004 besproken met de commissie Ruimtelijke Ordening, waarbij het B&W-voorstel werd geaccordeerd.

3.2

AFWEGING VERVOERSWIJZE VAN PARKEERTERREIN NAAR FAMILIEPRETPARK

Onderzochte alternatieven

Om bezoekers te vervoeren van het nieuwe parkeerterrein aan de J.C. Wilsaan naar het familiepretpark zijn de volgende alternatieven onderzocht:

- Smalspoorverbinding.
- Boomkruinpad.
- Kabelbaan.
- Monorail.
- Busvervoer.
- People mover.

Beoordelingscriteria

De alternatieven zijn beoordeeld aan de hand van de volgende criteria:

- Toestemming eigenaren tussenliggende percelen.
- Kostenoverwegingen.
- Storingsgevoeligheid en betrouwbaarheid.
- Geen extra belasting omliggende wegennet.

Afgevalen alternatieve modaliteiten

Een rechtstreeks boomkruinpad naar de nieuwe zuidelijke ingang van het familiepretpark, waarbij de bezoekers ruim boven maaiveldniveau tussen de boomtoppen naar het park wandelen. Eigenaren van de tussenliggende percelen gingen hier echter niet mee akkoord, waardoor deze mogelijkheid is afgevalen. Ook zijn een kabelbaan en een monorail beschouwd, maar deze bleken uit kostentechnisch oogpunt niet haalbaar. Een people mover is tevens als mogelijkheid aan de orde gekomen. De bezoekers worden door een onbemand voertuig vervoerd. Deze optie valt af vanwege de storingsgevoeligheid en onbetrouwbaarheid, vooral bij onweer door de elektrostatische ontlading. Transport per bus is in de spitsuren geen oplossing, deze oplossing creëert juist een extra belasting van het wegennet.

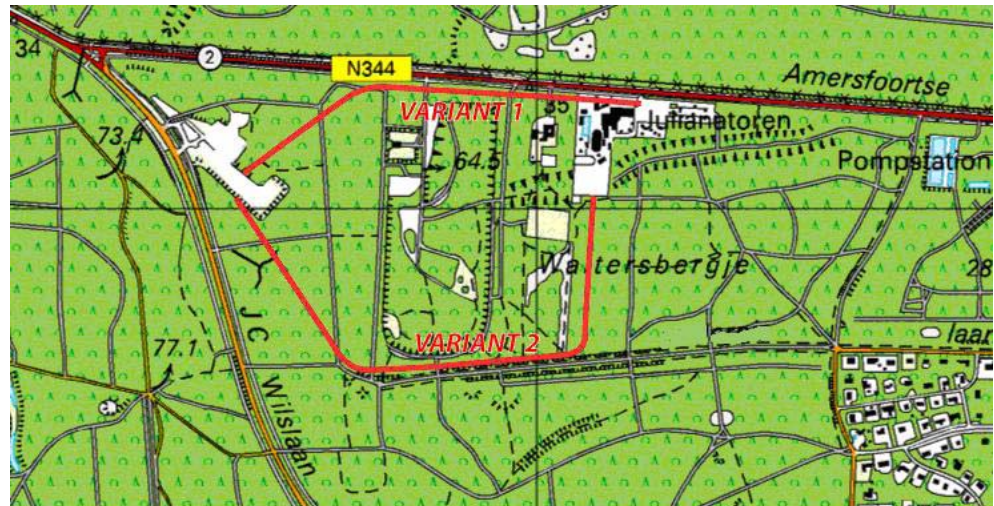
Voorkeursalternatief: Smalspoorverbinding

De exploitant van het KJT heeft de voorkeur voor een smalspoorverbinding parallel aan de Wildernislaan omdat een smalspoorverbinding als enige betrouwbare en financieel haalbare vervoerswijze naar voren is gekomen bij de beschouwing van verschillende modaliteiten. Voor de aanleg van de smalspoorverbinding is door ARCADIS Infra BV [5] onderzoek gedaan naar de veiligheidsconsequenties. Hierbij is gekeken naar twee varianten (zie afbeelding 3.5):

- Variant 1: het spoorbaantje volgt de Amersfoortseweg aan de zuidzijde en kruist twee zijwegen.
- Variant 2: het spoorbaantje loopt door het bos langs de Wildernislaan naar de achterzijde van het familiepretpark (onderdeel voorgenumen activiteit).

Afbeelding 3.5

Tracévarianten
smalspoorverbinding



Uit het onderzoek blijkt dat de risico's die te maken hebben met het kruisen van perceelsingangen en met de nabijheid van de provinciale weg van essentieel belang zijn. Variant 1 kruist de perceelsingangen van het NUON-terrein, Nieuw Veldzicht en de KJT zelf. Hierdoor zijn uitvoegstroken nodig op de Amersfoortseweg, inclusief beveiliging van de spoorovergangen. Bij variant 2 speelt dit niet, daarom scoort deze variant beter dan variant 1. Voor variant 1 kunnen maatregelen getroffen worden om de risico's te verminderen, maar deze risicoreducerende maatregelen leiden tot hogere kosten en aanpassing van het wegprofiel van de Amersfoortseweg. Het tracé parallel aan de Wildernislaan scoort vanuit kosten en verkeersveiligheid goed. Daarom is de keuze op een smalspoorverbinding met dit tracé gevallen.

HOOFDSTUK

4 Te verwachten en te onderzoeken effecten in het MER

In het kader van het MER zijn beschrijvingen van de effecten van de voorgenomen activiteit op het milieu van belang. In het MER worden de effecten van het voorkeursalternatief weergegeven. Naast het voorkeursalternatief wordt in het MER een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) gepresenteerd. Het MMA wordt ontwikkeld op basis van de milieueffecten van het voorkeursalternatief en mitigerende en compenserende maatregelen.

In paragraaf 4.1 is in hoofdlijnen aangegeven welke effecten de KJT verwacht en daarom van plan is te onderzoeken en te beschrijven in het MER. De mate van diepgang bij het onderzoek naar de analyse en beschrijving van effecten wordt per milieuaspect weergegeven. In paragraaf 4.2 wordt vervolgens aangegeven voor welke criteria en op welke wijze de effecten in beeld gebracht worden. Tevens wordt inzichtelijk gemaakt hoe de effecten worden beoordeeld. In paragraaf 4.3 wordt aangegeven wat er nog meer in het MER te vinden is.

4.1

MILIEUASPECTEN

In deze paragraaf wordt kort ingegaan op de mogelijke effecten op de volgende milieuaspecten:

- Woon- en leefmilieu.
- Natuur.
- Landschap, cultuurhistorie en archeologie.
- Bodem en water.
- Verkeer.
- Geluid.
- Luchtkwaliteit.

4.1.1

WOON- EN LEEFMILIEU

Hinder tijdens de aanlegfase

Tijdens de aanleg van het parkeerterrein en de smalspoorverbinding kan (tijdelijke) hinder optreden. Deze (geluid-)hinder kan ontstaan bij werk in uitvoering door werkverkeer en gebruik van machines. In het MER wordt aangegeven welke maatregelen worden getroffen om deze hinder zoveel mogelijk te beperken.

Hinder tijdens gebruiksfase

Door het huidige tekort aan parkeerplaatsen wordt er in de bermen geparkeerd. Dit leidt tot hinder. Op het moment dat het parkeerterrein en de smalspoorverbinding in gebruik worden genomen, zal deze hinder worden opgeheven.

In het MER wordt de geluidsbelasting als gevolg van de ingebruikname van de smalspoorverbinding, verkeersbewegingen op het parkeerterrein en de overdekte attracties getoetst aan de wettelijke geluidsnormen.

4.1.2

NATUUR

In oktober 2005 is de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 in werking getreden. Deze wet regelt onder meer de aanwijzing en bescherming van natuurgebieden van internationaal belang, de zogenaamde Natura 2000-gebieden. Natura 2000 is de nieuwe, Europese naam voor wat al enkele jaren wordt aangeduid met Vogel- en Habitatrichtlijngebieden (VHR-gebieden). Activiteiten in en nabij deze gebieden die negatieve gevolgen voor de natuurwaarden kunnen hebben, mogen niet plaatsvinden zonder vergunning. Iedereen die een dergelijke activiteit wil uitvoeren moet dus een vergunning aanvragen.

In afbeelding 4.1 wordt de ligging van de KJT aangegeven ten opzichte van het Natura 2000-gebied Veluwe.

Afbeelding 4.1

Ligging KJT ten opzichte van
Veluwe
(rood omlijnde deel = KJT)



Legenda

VR	VR+BN	VR eraf
HR	HR+BN	VR erbij
VR+HR	VR+HR+BN	ander natura2000-gebied

VR = Vogelrichtlijngebied
HR = Habitatrichtlijngebied
BN = beschermd natuurmonument

De KJT is zelf uitgesloten van (geëxclaveerd) maar is wel omringd door de Speciale Beschermingszone Veluwe zoals bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn. Op kaart is deze exclavering niet zichtbaar. Wel geldt de volgende exclaveringsformule.

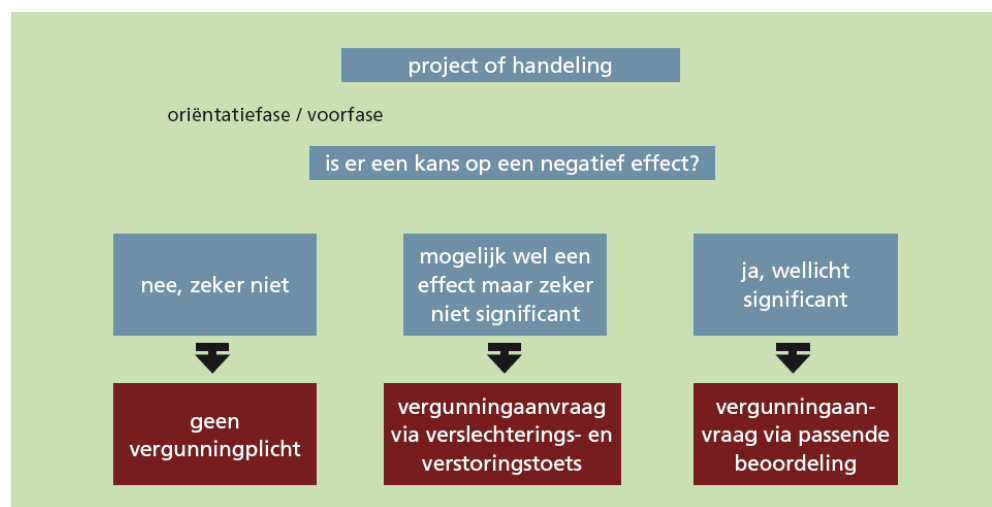
ALGEMENE EXCLAVERINGSFORMULE

Zowel voor de in 2000 aangewezen Vogelrichtlijngebieden als de aangemelde Habitatrichtlijngebieden gelden algemene exclaveringsformules. Ook bij de aanwijzing van beschermde natuurmonumenten zijn bebouwde en verharde delen vaak (ook) tekstueel uitgesloten. Voor alle Natura 2000-gebieden zal een algemene exclaveringsformule gaan gelden, die zo nodig wordt afgestemd op de plaatselijke omstandigheden en de natuurwaarden waarvoor het gebied is aangewezen (bijvoorbeeld in geval van bebouwing met overzomerende of overwinterende vleermuizen). De algemene exclaveringsformule luidt: 'Bestaande bebouwing, erven, tuinen, verhardingen en hoofdspoorwegen maken geen deel uit van het aangewezen gebied, tenzij expliciet wel bij de aanwijzing betrokken'.

Voor de toetsing van de uitbreiding van de KJT aan de natuurbeschermingswetgeving wordt het volgende stappenplan doorlopen zoals weergegeven in afbeelding 4.2.

Afbeelding 4.2

Stappenplan natuurwetgeving



De vergunningprocedure begint met een oriëntatiefase (ook wel voortoets genoemd). Daarin gaat de provincie samen met de initiatiefnemer van de activiteit na of de Natuurbeschermingswet van toepassing is en of er kans is op een negatief effect. Daarbij wordt met name gekeken naar de instandhoudingsdoelstellingen voor dat bepaalde gebied en de effecten die het plan of project daarop kan hebben. Alleen wanneer negatieve effecten bij voorbaat kunnen worden uitgesloten, is geen vergunning nodig. Als een negatief effect niet kan worden uitgesloten, bepalen de partijen vervolgens welk type toets nodig is. Er zijn twee typen. Als er kans is op een significant negatief effect, moet een 'passende beoordeling' worden uitgevoerd. Dit is een zware toets waarin een kwantitatieve beoordeling van de effecten wordt uitgevoerd. Als uit de beoordeling blijkt dat er sprake is of kan zijn van significante gevolgen mag het project alleen doorgang vinden als voldaan is aan de ADC-toets (zie ook het navolgende tekstkader).

Is er wel kans op een negatief effect, maar staat vooraf vast dat dit effect niet significant is, dan volstaat de lichtere 'verslechterings- en verstoringstoets'. Er mag dan een vergunning worden verleend wanneer is aangetoond dat er geen onaanvaardbare verslechtering van de kwaliteit van habitats of onaanvaardbare verstoring van soorten op zal treden.

In beide gevallen moet dus worden aangetoond dat de voorgenomen activiteit geen schade aanricht. Hier zijn de instandhoudingsdoelstellingen van het gebied maatgevend. In dat onderdeel van het aanwijzingsbesluit staat immers waarom het gebied het beschermen

waard is. De bewijslast ligt bij de initiatiefnemer; die is verplicht om de benodigde informatie te leveren. De provincie beoordeelt of de informatie voldoende is en of de gegevens de conclusies kunnen dragen. In onderstaand tekstkader worden beide begrippen toegelicht.

VOORTOETS EN PASSENDE BEOORDELING

Een **voortoets** is nodig wanneer er activiteiten (projecten of handelingen) en plannen worden ondernomen in of in de (directe) nabijheid van Natura 2000-gebieden. Tijdens deze toets moet worden vastgesteld 'of er mogelijke (significante) gevolgen zijn voor het richtlijngebied ten gevolge van een activiteit of plan'. De effectenindicator is behulpzaam bij het vaststellen van mogelijke optredende storende factoren en bij het bepalen van de mogelijke effecten hiervan.

In een **passende beoordeling** worden systematisch en op wetenschappelijke wijze alle mogelijke gevolgen van de activiteit voor de instandhoudingsdoelstellingen geïnventariseerd. Daarbij moeten ook de effecten worden bekeken die kunnen optreden in combinatie met andere activiteiten of plannen ('cumulatieve effecten'). Verschillende activiteiten die elk afzonderlijk beperkte gevolgen hebben, kunnen immers samen wel een significant effect opleveren. Er is géén kans op een significant effect wanneer er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel over bestaat dat er geen schadelijke gevolgen zijn voor het Natura 2000-gebied. Uit deze omschrijving blijkt wel dat 'significant' een moeilijke term is. Als er significante effecten mogelijk zijn, kan in bepaalde gevallen toch een vergunning worden verleend. Het gaat dan om activiteiten waarvoor geen alternatieven zijn en die om dwingende redenen van groot openbaar belang moeten doorgaan. Mogelijke alternatieven zijn bijvoorbeeld een andere locatie, aanpassing van de doelstelling (bijvoorbeeld minder huizen bouwen) of een andere oplossing (bijvoorbeeld een brug in plaats van een tunnel). Is er geen alternatief en is er wel sprake van een groot openbaar belang, dan moet de initiatiefnemer, m een vergunning te kunnen krijgen, voldoende maatregelen nemen om het natuurverlies te compenseren. De provincie kan aan de vergunning voorwaarden verbinden om de schade voor de natuur zoveel mogelijk te beperken (bijvoorbeeld uitvoeren werkzaamheden buiten het broedseizoen of het voorschrijven van een bepaalde werkwijze). Het beoordelen van alternatieve oplossingen en de dwingende reden van goot openbaar belang en het nemen van compenserende maatregelen wordt de ADC-toets genoemd.

In het kader van het opstellen van het MER wordt onderzocht door middel van een voortoets of de uitbreiding van de KJT tot significante effecten op de Veluwe leidt. Op basis van deze voortoets wordt bepaald of met een verslechterings- of verstoringstoets kan worden volstaan of een passende beoordeling moet worden uitgevoerd.

COMPENSATIE

Hierbij wordt ook aandacht besteed aan compensatie. Het verlies van bos en natuurterrein dient gecompenseerd te worden, zoals geregeld in de Boswet (1917) en de provinciale richtlijn Compensatie Natuur en Bos (1998). Hierin wordt bepaald dat het verlies van bos en natuurterrein moet worden gecompenseerd met een toeslag van 20 tot 40%, afhankelijk van de vervangbaarheid van het betreffende natuurype. Om te voldoen aan de compensatieplicht wordt een compensatieplan opgesteld. Dit plan beschrijft hoe voldaan wordt aan de compensatievereisten van de Boswet 1917 en de provinciale richtlijn Compensatie Natuur en Bos uit 1998. In het MER wordt weergegeven welke compenserende maatregelen worden voorgesteld.

4.1.3

LANDSCHAP, CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE

Landschap

De KJT ligt in het Centraal Veluws Natuurgebied (CVN). De directe omgeving van het familiepretpark bestaat voornamelijk uit bos. De KJT ligt op de oostelijke helling van de grote stuwwal van de Veluwe. De stuwwal is ontstaan door opschuivende ijsmassa's vanuit het IJsseldal in de één na laatste ijstijd, het Saalien. Op de helling liggen naar het oosten georiënteerde droogdalen, die gevormd zijn door sneeuwsmeltwater in de laatste ijstijd, het Weichselien. Vier daarvan ontspringen in het gebied rond het voormalige motel. De diepste hiervan loopt dwars door het onderzoeksgebied en is ter hoogte van het familiepretpark gedempt. De droogdalen hebben een grote geomorfologische waarde. Het droogdal van de KJT heeft een geomorfologische waarde van lokaal niveau.

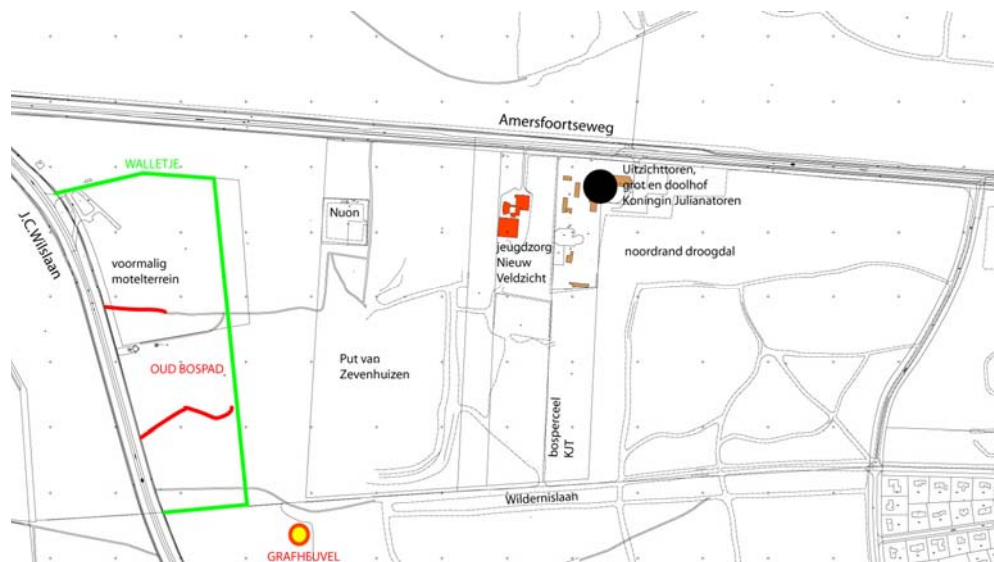
Het droogdal aan weerszijden van de KJT wordt als geomorfologisch waardevol aangemerkt. De veranderingen in het landschap zullen minimaal zijn en het deel van het huidige parkeerterrein bij het familiepretpark dat niet meer wordt gebruikt voor het parkeren zal worden omgevormd tot bos. In het MER wordt de samenhang van het landschap met de omgeving en de landschappelijke kwaliteit binnen het plangebied en de omgeving beschreven. Daarnaast wordt in het MER ingegaan op de beïnvloeding van bestaande landschappelijke waarden.

Cultuurhistorie

In het plangebied zijn cultuurhistorische objecten aanwezig. De grafheuvel, het oude walletje op de grens tussen hei en bos en een aantal oude paden zijn aangemerkt als cultuurhistorisch waardevol. Het oude walletje heeft een beperkte lokale waarde. Deze waardevolle elementen zijn weergegeven in afbeelding 4.3.

Afbeelding 4.3

Locatie cultuurhistorisch
waardevolle elementen



In het plangebied ligt aan de Amersfoortseweg een aantal (Rijks- of gemeentelijke) monumenten. Dit zijn de volgende:

- De uitzichttoren, het doolhof en de grot in de KJT aan de Amersfoortseweg 35.
- Een instelling voor jeugdzorg aan de Amersfoortseweg 37.

De grafheuvel, het oude walletje op de grens tussen hei en bos en een aantal oude paden vormen cultuurhistorisch waardevolle elementen.

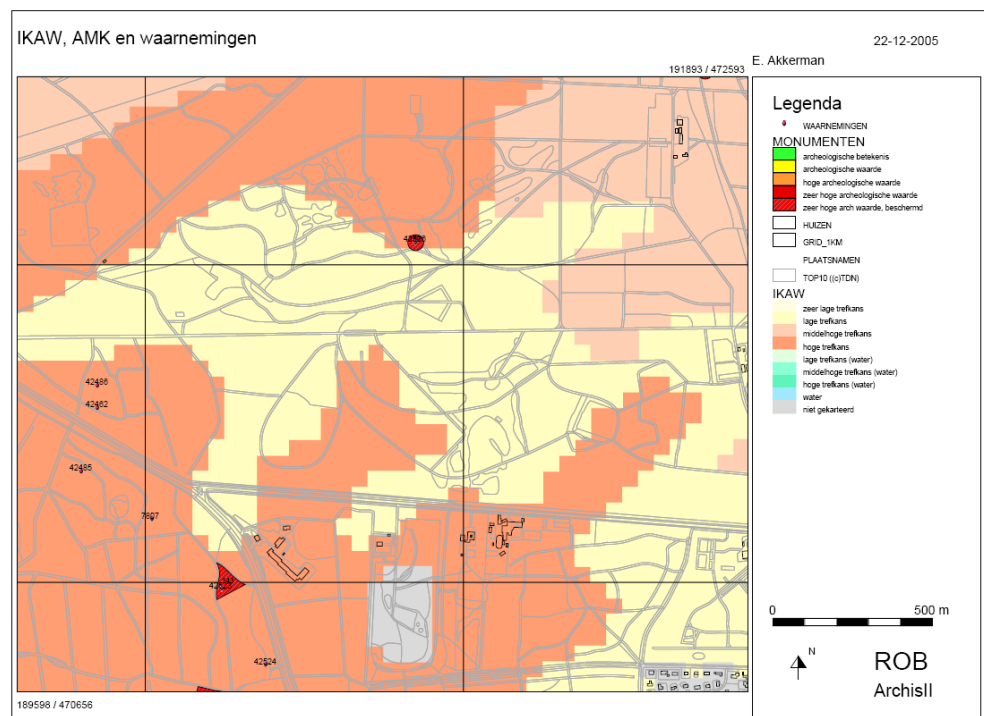
De grafheuvel wordt niet aangetast door de voorgenomen activiteit. Het walletje met een beperkte lokale waarde wordt gekruist door de smalspoorverbinding. Echter, het walletje is nauwelijks waarneembaar in het terrein en ter plekke van de kruising is het amper nog aanwezig. Door kruising van het spoorlijntje wordt het walletje aangetast. Het oude bospad, welke wordt gekruist door de smalspoorverbinding, wordt vrijwel niet gebruikt en is daardoor als bospad aan het verdwijnen. Het oude bospad aan de noordrand van het motelperceel blijft als onderdeel van het noordelijke parkeerterrein gehandhaafd. In het MER worden geen aanvullende resultaten gepresenteerd.

Archeologie

In het plangebied zijn geen archeologische monumenten aangetroffen. Wel heeft het plangebied een archeologische verwachtingswaarde. Van de IKAW (Indicatieve Kaart Archeologische Waarden) is af te lezen dat in het plangebied een hoge trefkans op archeologische waarden is, zie afbeelding 4.4.

Afbeelding 4.4

Archeologische
verwachtingswaarde



De voorgenomen activiteit leidt niet tot een aantasting van archeologische monumenten. Door grondverzet kunnen potentiële verwachtingswaarden worden aangetast. Aangezien het plangebied in een gebied met hoge archeologische verwachtingswaarden ligt, wordt dit als een negatief milieugevolg gezien. In het MER wordt aangegeven of er sprake is van een fysieke of indirecte aantasting en zo ja wat de consequenties daarvan zijn in het licht van het beleidskader. Indien nodig, worden mitigerende en compenserende maatregelen geformuleerd.

4.1.4

BODEM EN WATER

Bodem- en grondwaterkwaliteit

Door het aanbrengen van voorzieningen op het parkeerterrein aan de J.C. Wilsaan en op de parkeerplaats bij het familiepretpark zal de bodem beschermd worden tegen vervuiling. Hiermee wordt de invloed van de geparkeerde auto's op de bodem voorkomen. Dit wordt beschouwd als een positief milieueffect op de bodem- en grondwaterkwaliteit. In het MER worden de gebruikte voorzieningen nader beschreven.

Ter plaatse van Spelletjeshal wordt grond ontgraven om de vloer 3 meter beneden maaiveld te realiseren. Deze grond wordt afgevoerd of ter plaatse hergebruikt conform de wettelijke regelingen. Hierdoor treden geen nadelige milieueffecten op.

Wat betreft de huidige bodemkwaliteit blijkt uit onderzoek [5] dat aan de oostzijde van de KJT in de bodem een matig verhoogd gehalte aan PAK zit. Dit resultaat vormt geen milieuhygiënische belemmering voor de voorgenomen activiteit. In het MER worden geen aanvullende gegevens gepresenteerd.

4.1.5

VERKEER

Verkeersbewegingen

Verkeersbewegingen hangen direct samen met een themapark als de KJT. Verkeer in de vorm van auto's en bussen beïnvloeden de omgeving als gevolg van de geluidsproductie en uitlaatgassen. Een verhoging van het bezoekersaantal zal het aantal verkeersbewegingen ook verder doen toenemen. Daarom is verkeer een belangrijk milieuaspect voor deze voorgenomen activiteit.

Om inzicht te geven of deze toename van verkeersintensiteiten tot problemen voor de verkeersafwikkeling leiden, worden in het MER de resultaten van een verkeerskundige onderbouwing gepresenteerd. Hierbij wordt tevens ingegaan op de verandering in verkeersdoorstroming op het omliggende wegennet en de gevolgen voor de verkeerveiligheid en langzaam verkeer.

Parkeercapaciteit

De aanleg van de nieuwe parkeerplaats lost het huidige parkeerprobleem op. Er worden op piekdagen geen auto's meer geparkeerd in de berm van de J.C. Wilsaan. Dit is een positief milieueffect. In het MER wordt inzicht gegeven in de verwachte parkeerbehoefte. De capaciteit van de nieuwe parkeervoorziening wordt getoetst aan de parkeerbehoefte na realisatie van de uitbreiding van de KJT.

Openbaar vervoer

In het MER wordt inzicht gegeven in de huidige- en toekomstige openbaar vervoerverbindingen van en naar KJT. Daarnaast wordt aangegeven wat de invloed is van de keuze voor een bepaalde vervoerswijze.

4.1.6

GELUID EN LUCHTKWALITEIT

Geluid

Omwonenden kunnen de geluidsproductie in en om het pretpark als hinderlijk ervaren. Met name het wegverkeer (bussen, vrachtverkeer en auto's), de recreanten, en in mindere mate de attracties in het themapark dragen bij aan de geluidsproductie. Een toename van het aantal bezoekers aan het park zal de geluidsbelasting verder doen toenemen. Hiermee is geluid een belangrijk milieueffect voor de omwonenden.

Wegverkeerlawaaï

In het MER wordt op basis van het verkeerskundig onderzoek de exacte geluidsbelasting bepaald voor en na uitbreiding van KJT. Hierdoor wordt het mogelijk om inzichtelijk te maken of er sprake is van een toename in geluidsbelasting. Indien nodig wordt inzichtelijk gemaakt welke maatregelen getroffen kunnen worden om de geluidsbelasting terug te brengen.

Industrielawaaï

De geluidsbelasting als gevolg van de ingebruikname van de smalspoortrein en de verkeersbewegingen op parkeerterreinen worden in het MER beschreven en getoetst aan de wettelijke geluidsnormen.

Luchtkwaliteit

Ook de luchtkwaliteit rondom een themapark is, gezien de verkeersbewegingen, een belangrijk milieuaspect. In de effectbeoordeling van het MER worden kwantitatieve uitspraken gedaan over de luchtkwaliteit rondom de KJT. Indien er sprake is van een overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit dan wordt nagegaan of dit wordt veroorzaakt door de extra verkeersaantrekkende werking van de KJT. De relevante verschillen tussen de autonome situatie en het voorkeursalternatief en het MMA worden in het MER beschreven.

4.2

EFFECTBESCHRIJVING IN HET MER EN BEOORDELINGSKADER

Effectbeschrijving in het MER

In het MER worden de onderscheidende effecten op het gewenste detailniveau beschreven. De effectbeschrijving wordt toegespitst op de in het plan- en studiegebied aanwezige waarden. De voorspellingsmethoden die voor het bepalen van de effecten gebruikt worden, zullen in het MER worden beschreven. Bij de effectbeschrijving wordt onderscheid gemaakt in de aspecten woon- en leefmilieu, natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water, verkeer, geluid en luchtkwaliteit. Voor deze aspecten worden de *effecten* van het voorkeursalternatief zo objectief mogelijk vastgesteld. Er zal, waar relevant, onderscheid gemaakt worden in effecten tijdens de aanleg- en gebruiksfase. Ook of het effect tijdelijk of permanent is wordt in het MER meegenomen. Voorts wordt aangegeven welke mitigerende en of compenserende maatregelen mogelijk zijn. Per milieuaspect wordt een aantal criteria geformuleerd op basis waarvan de effecten worden beschreven en beoordeeld. De beschrijving gebeurt op kwantitatieve of kwalitatieve wijze en aan de hand van gangbare normen. De verzameling aan criteria per milieuaspect worden hieronder beschreven.

Beoordelingskader

Om de effecten van het voorkeursalternatief in het MER te kunnen beschrijven, wordt een set met beoordelingscriteria gebruikt; het zogenaamde beoordelingskader. De beoordelingscriteria zijn enerzijds afgeleid uit de doelstellingen die de verschillende overheden en bewoners/gebruikers voor het gebied hebben.

Anderzijds zijn de criteria afgeleid uit de (milieu)effecten die relevant zijn bij het maken van een afweging. In tabel 4.1 wordt een overzicht gegeven van de aspecten en de bijbehorende criteria. Per criterium wordt aangegeven of de effectbeschrijving op kwantitatieve of kwalitatieve wijze zal plaatsvinden.

Tabel 4.1

Milieuaspecten &
beoordelingscriteria voor het
MER

Aspect	Criterium
Woon-, werk-, en leefomgeving	Hinder tijdens de aanlegfase (kwalitatief) Hinder tijdens de gebruiksfase (kwalitatief)
Verkeer	Verkeersproductie uitbreiding KJT (kwantitatief) Verandering verkeersdoorstroming op omliggend wegennet (kwalitatief) Invloed op de parkeer capaciteit (kwantitatief) Invloed alternatieve vervoerswijzen (kwalitatief)
Geluid	Wijziging bestaande geluidhinder (kwantitatief) Geluidbelast oppervlak (kwantitatief) Aantal geluidgehinderde woningen (kwantitatief)
Luchtkwaliteit	Wijziging bestaande luchtkwaliteit (kwantitatief) Luchtbelast oppervlak (kwantitatief) Aantal woningen belast door overschrijdingen normen voor luchtkwaliteit (kwantitatief)
Natuur	Aantasting van leefgebieden / versnippering (kwalitatief beschrijvend) Beïnvloeding van ecologische relaties (kwalitatief beschrijvend) Invloed op de aanwezige natuurwaarden (soorten) (kwalitatief beschrijvend) Verstoring tijdens de uitvoering (kwalitatief beschrijvend)
Landschap	Samenhang met landschap in de omgeving (kwalitatief beschrijvend) Landschappelijke kwaliteit binnen plangebied en naar de omgeving (kwalitatief beschrijvend) Beïnvloeding bestaande landschappelijke waarden (kwalitatief beschrijvend)
Cultuurhistorie en archeologie	Beïnvloeding bestaande cultuurhistorische waarden (kwalitatief beschrijvend) Beïnvloeding bestaande archeologische waarden (kwalitatief beschrijvend)
Bodem en water	Invloed op bodem- en waterkwaliteit (kwalitatief beschrijvend)

4.3**WAT STAAT ER NOG MEER IN HET MER?****Mitigerende en compenserende maatregelen**

Mitigerende maatregelen kunnen aantasting van aanwezige waarden voorkomen of beperken. Indien dit niet mogelijk is bieden compenserende maatregelen (het creëren van vergelijkbare waarden) een andere optie.

Referentiesituatie

Ten opzichte van de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen zullen de effecten van de varianten en alternatieven worden beoordeeld. Uitgangspunten voor autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die zijn af te leiden uit het vastgestelde beleid. Beleidsvoornemens en (niet-concrete) plannen blijven buiten beschouwing. De

referentiesituatie kan worden beschouwd als het nulalternatief, waarbij geen sprake is van realisatie van de uitbreiding van de KJT.

Autonome ontwikkelingen

Er zijn geen relevante ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de KJT. Wel is bekend dat de Apenheul en Park Berg en Bos zich oriënteren op herstructurering van de huidige parkeervoorzieningen en de mogelijkheden tot overloopparkeren elders. Deze plannen zijn nog niet uitgewerkt. In het MER worden deze ontwikkelingen meegenomen.

Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

In het MER wordt een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) ontwikkeld op basis van de beschreven effecten. Het MMA is een wettelijke verplichting. Het MMA bestaat uit die combinatie van maatregelen die voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer en door mitigerende en/of compenserende maatregelen de bestaande waarden zoveel mogelijk sparen en/of herstellen of verder ontwikkelen.

Leemten in kennis en het evaluatieprogramma

In het MER wordt een overzicht opgenomen van de leemten in kennis en informatie die na de beschrijving en beoordeling van de effecten resteren. Deze leemten in kennis worden, voor zover relevant, in een door het bevoegd gezag op te stellen evaluatieprogramma opgenomen. Het MER zal een aanzet voor een evaluatieprogramma bevatten.

HOOFDSTUK 5

Beleidskader, te nemen besluiten en procedures

5.1

BELEIDSKADER

In het MER wordt ingegaan op de relevante besluitvorming en plannen in het kader van de voorgenomen activiteit. In tabel 5.1 wordt een overzicht gegeven van besluiten en plannen die van belang worden geacht. Het betreft besluiten en plannen die beperkingen en randvoorwaarden kunnen opleggen aan de voorgenomen activiteit. Daarnaast zal ook gebruik worden gemaakt van overige relevante documenten en plannen.

Tabel 5.1

Beleidskader

Niveau	Beleid, plannen, nota's
Europees beleid	EU Kaderrichtlijn water (2000)
Rijksbeleid en relevante nota's	Nota Ruimte (2006) Nationaal Milieubeleidsplan 4 (2001) Flora- en Faunawet (2002) (Gewijzigde) Natuurbeschermingswet (2005) Vierde nota waterhuishouding (1997) Wet op de archeologische monumentenzorg (2007) Nota Belvédère (1999) Wet geluidhinder (2007) Besluit Luchtkwaliteit (2005) Wet bodembescherming (2006)
Provinciaal beleid	Streekplan Gelderland 2005, Kansen voor Regio's (2005) Provinciaal Verkeers en Vervoers Plan 2 (2004) Gelderse Milieuplan (2005) Derde Gelders Waterhuishoudingsplan (2005) Nota Belvédère (1999)
Gemeentelijk beleid en relevante nota's	Structuurplan Apeldoorn deelplan Stedelijk gebied Nota "Apeldoorn Duurzaam" (1991)

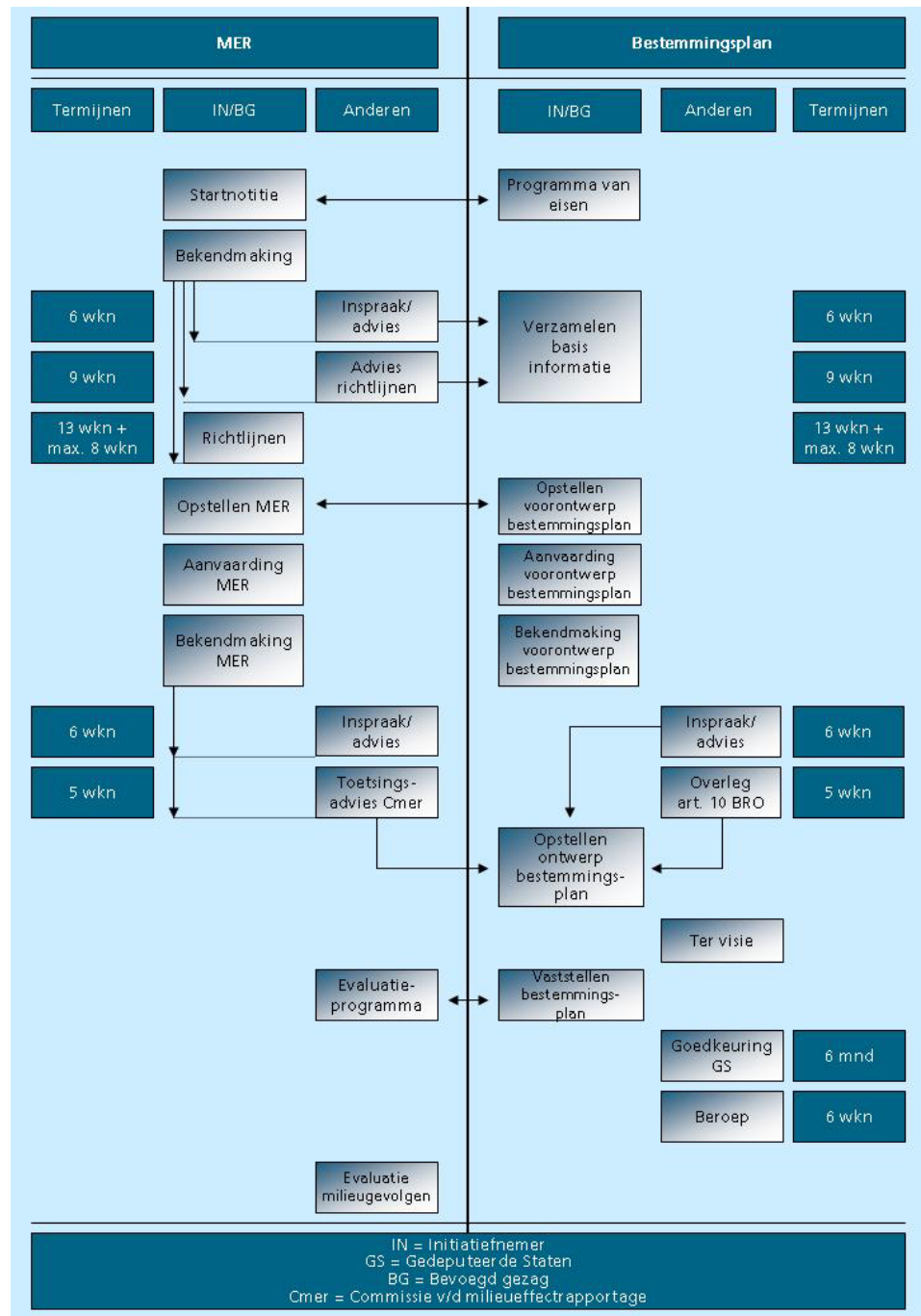
5.2

PROCEDURE VOOR DE MIIUEFFECTRAPPORTAGE

In afbeelding 5.1 wordt schematisch de procedure rondom het MER en de vaststelling van het bestemmingsplan schematisch weergegeven. Na deze schematische weergave van de procedure worden de te onderscheiden stappen kort toegelicht.

Afbeelding 5.1

Koppeling m.e.r.-procedure en bestemmingsplanprocedure, doorlooptijden



Opstellen en bekendmaken Startnotitie

Het voornemen wordt door de initiatiefnemer aan het bevoegd gezag gepresenteerd in de vorm van een Startnotitie. Het bevoegd gezag maakt vervolgens het voornemen publiekelijk bekend en legt de Startnotitie gedurende zes weken ter inzage. De Startnotitie wordt tevens aan de wettelijke adviseurs gezonden en de Commissie m.e.r..

Inspraak, advies en vaststellen richtlijnen

Een ieder wordt in de gelegenheid gesteld schriftelijke opmerkingen in te dienen bij het bevoegd gezag. Aan de hand van de Startnotitie en de ingekomen opmerkingen adviseert de Commissie m.e.r. het bevoegd gezag over de richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen MER. Ook de overige wettelijke adviseurs brengen een advies uit. Mede op basis van ingekomen adviezen stelt het bevoegd gezag de richtlijnen vast.

Opstellen MER Bestemmingsplan

De initiatiefnemer stelt vervolgens het MER op dat gekoppeld wordt aan het Bestemmingsplan. In het MER wordt inzicht verschaft in het doel van het voornemen en worden op een zo objectief mogelijke wijze de (milieu) gevolgen van het voornemen in beeld gebracht. De informatie in het MER dient als hulpmiddel bij de besluitvorming.

Voorlichting, inspraak, voortoetsing en advisering

Het MER moet vervolgens door het bevoegd gezag aanvaardbaar bevonden worden. Hierna wordt het MER ter inzage gelegd en aan de wettelijke adviseurs en de Commissie m.e.r. gezonden. In deze fase is er opnieuw gelegenheid tot inspreken. De gemaakte opmerkingen kunnen worden toegelicht tijdens een hoorzitting. De Commissie m.e.r. voert een voortoets voor het MER uit op volledigheid en juistheid, mede aan de hand van de inspraakreacties, en adviseert het bevoegd gezag hierover.

Besluitvorming Bestemmingsplan

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan het Bestemmingsplan dat parallel aan het MER wordt opgesteld. De inspraak met betrekking tot het MER vindt hierdoor tegelijkertijd plaats met de inspraak rondom het Bestemmingsplan.

Evaluatie

Indien het besluit wordt genomen, moet het bevoegd gezag de feitelijk optredende milieugevolgen van de activiteit vergelijken met de in het MER voorspelde effecten. Hiervoor wordt gelijktijdig met het besluit een evaluatieprogramma opgesteld. Het evaluatieverslag zal ter inzage worden gelegd.

5.3**BETROKKENEN EN ROLLEN***Initiatiefnemer*

KJT is initiatiefnemer voor deze procedure en heeft de Startnotitie opgesteld.

Bevoegd gezag

Het bevoegd gezag is het college van Burgemeester & Wethouders van de gemeente Apeldoorn. Het bevoegd gezag heeft als functie het publiceren van de Startnotitie, het op- en vaststellen van de definitieve Richtlijnen, het aanvaarden en publiceren van het MER en het nemen van het besluit.

Commissie m.e.r.

De Commissie m.e.r. is een commissie bestaande uit onafhankelijke deskundigen afkomstig uit verschillende disciplines. De Commissie geeft advies over de richtlijnen aan het bevoegd gezag en toetst het MER op juistheid en volledigheid. Bij het opstellen van het advies voor de richtlijnen en het toetsingsadvies wordt rekening gehouden met de inspraakreactie.

Overige wettelijke adviseurs

Het bevoegd gezag vraagt voorafgaand aan het opstellen van de richtlijnen advies aan de zogenaamde wettelijke adviseurs. Dit zijn de regionale inspecteur van Volksgezondheid en Milieuhygiëne van het ministerie van VROM en de regionale directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie van het ministerie van LNV.

Insprekers

Belanghebbenden kunnen twee keer inspreken tijdens de m.e.r.-procedure: na het verschijnen van de Startnotitie en na het verschijnen van het MER.

BIJLAGE 1

Begrippenlijst

Begrip	Verklaring
Alternatief	Eén van de mogelijke oplossingen voor ontwikkeling van KJT. In de studie worden de volgende alternatieven onderscheiden: het nulalternatief, het voorkeursalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA).
Archeologie	Wetenschap van oude historie op grond van bodemvondsten en opgravingen.
Autonome ontwikkeling	De ontwikkeling van het milieu en ander factoren indien de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd; het betreft alleen die ontwikkelingen die kunnen worden afgeleid uit vastgesteld beleid.
Bevoegd gezag (BG)	De overheidsinstantie die bevoegd is het m.e.r.-plichtige besluit te nemen.
Commissie voor de m.e.r. (Commissie m.e.r.)	Onafhankelijke commissie die het bevoegd gezag adviseert over richtlijnen voor de inhoud van het MER en de beoordeling van de kwaliteit van het MER.
Compenserende maatregelen	Maatregelen die gericht zijn op het vervangen van (natuur)waarden die verloren gaan.
Ecologische Hoofdstructuur (EHS)	Netwerk van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones waarbinnen flora en fauna zich kunnen handhaven en uitbreiden.
Ecosysteem	De samenhang en interacties tussen levende elementen onderling en tussen levende en niet-levende elementen in een bepaalde biotoop (bijvoorbeeld moeras of grasland).
Fauna	Dieren.
Flora	Planten.
Geluidhinder	Gevaar, schade of hinder als gevolg van geluid.
Geomorfologie	De vorm en structuur van het aardoppervlak; hiertoe behoren ook het landschapsreliëf.
Hydrologie	Kennis van het vloeibare in de aarde, in het bijzonder van de stand en de stromingen van het grondwater.
Initiatiefnemer	Rechtspersoon die de m.e.r.-plichtige activiteit wil ondernemen.
Invloedsgebied	Gebied dat de reikwijdte van een effect behelst.
Kwel	Het aan het oppervlakte treden van water ter plaatse van het binnendijs talud van de dijk of in het achterland, dat direct aan de dijk grenst.
Landschap	De waarneembare ruimtelijke verschijningsvorm van het aardoppervlak, die wordt bepaald door de onderlinge samenhang en wederzijdse beïnvloeding van de factoren reliëf, bodem, water, klimaat, flora en fauna alsmede de wisselwerking met de mens.
Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)	Verplicht onderdeel in het MER; hierin staan de best beschikbare mogelijkheden beschreven om milieuaantasting te voorkomen of zo veel mogelijk te beperken.
MER	Milieueffectrapport, het document waarin milieu- en andere aspecten integraal worden behandeld.
m.e.r.	Milieueffectrapportage, de procedure.
Mitigerende maatregelen	Verzachtende, effectbeperkende maatregelen.
NAP	Normaal Amsterdams Peil.
SMB	Strategische Milieubeoordeling.

Begrip	Verklaring
Startnotitie	Eerste stap in de m.e.r.-procedure, waarmee de voorgenomen activiteit wordt bekend gemaakt en de milieueffecten globaal worden aangeduid.
Natuurontwikkeling	Het scheppen van zodanige omstandigheden dat natuurlijke ecosystemen zich kunnen ontwikkelen.
Referentie situatie	De bestaande situatie en de autonome ontwikkeling. Dient als vergelijkingsmaatstaf.
Permanente effecten	Effecten van de ingreep, die optreden zolang het voorgenomen alternatief aanwezig is.
Studiegebied	Gebied waar relevante effecten op kunnen treden die worden veroorzaakt door de ingreep.
Tijdelijke effecten	Het begrip wordt in dit verband gebruikt voor effecten die alleen optreden in de aanlegfase van de voorgenomen activiteit.
Vegetatie	De ruimtelijke verschijningsvorm van planten in samenhang met de plaatsen waar zij groeien en in de rangschikking die zij uit zichzelf hebben ingenomen.
Verbindingszone	Zone, die deel uitmaakt van de ecologische hoofdstructuur en dienst doet als migratieroute voor organismen tussen kerngebieden en natuurontwikkelingsgebieden. Aanleg van verbindingszones heeft als doel barrières tussen deze gebieden op te heffen.
Visueel-ruimtelijke kenmerken	Kenmerken die te maken hebben met de visuele waarneming (van het landschap) door de mens.
Waterkwaliteit	De chemische en biologische kwaliteit van water.

BIJLAGE 2

Literatuurlijst

-
- 1 Uitbreiding Koningin Julianatoren, Aanmeldingsnotitie in het kader van m.e.r.-beoordeling, 1 augustus 2006, uitgevoerd door ARCADIS Ruimte en Milieu BV.
 - 2 Raad van State, afdeling bestuursrechtspraak, uitspraaknummer G01.93.0003, 6 januari 1995.
 - 3 MVRDV, Ruimtelijke ontwikkelingsvisie Koningin Julianatoren, Juni 2006.
 - 4 Voorstel parkeerterrein J.C. Wilsaan annex verbinding met het familiepretpark, April 2004.
 - 5 Variantenstudie Smalspoorbaan Koningin Julianatoren, veiligheidsconsequenties, 9 oktober 2003, uitgevoerd door ARCADIS Infra BV.

COLOFON

UITBREIDING KONINGIN JULIANATOREN APELDOORN
STARTNOTITIE M.E.R. BESTEMMINGSPLAN**OPDRACHTGEVER:**

KONINGIN JULIANATOREN

STATUS:

Definitief

AUTEUR:

drs. J.A.M. Eilering

GECONTROLEERD DOOR:

C.M. Morsman

VRIJGEGEVEN DOOR:

drs. L. de Haas

13 november 2007
110623/CE7/2C5/000470

ARCADIS Ruimte & Milieu BV
Beaulieustraat 22
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Tel 026 3778 911
Fax 026 4457 549
www.arcadis.nl
Handelsregister 30134230

©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.

