



NOTA ZIENSWIJZEN

ONTWERPBESTEMMINGSPLAN
"Ede, Oostelijke Spoorzone (LV - Viaduct)"

&

ONTWERP ONTTREKKINGSBESLUIT
"Spoorwegovergang Syssele"

28 september 2017

Inleiding

Voor de vernieuwing van het station Ede - Wageningen is op 15 juni 2017 het bestemmingsplan 'Ede, OV-Knoop' vastgesteld. In de voorbereiding van dit plan is gekozen om een afzonderlijk bestemmingsplan op te stellen voor het langzaam-verkeer-viaduct nabij bosrand Sysselt. Dit viaduct is noodzakelijk vanwege de onttrekking van de bestaande spoorwegovergang Sysselt.

Het college van burgemeester en wethouders heeft een ontwerpbestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV-Viaduct) met aanvulling MER voorbereid (met identificatienummer NL.IMRO.0228.BP2017EDEO0001-0201) en een ontwerp raadsbesluit om de bestaande spoorwegovergang Sysselt te onttrekken aan de openbaarheid conform artikel 9 Wegenwet ter inzage gelegd.

Het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp onttrekkingsbesluit hebben van donderdag 4 mei tot en met woensdag 14 juni 2017 ter inzage gelegen.

Binnen de bovengenoemde termijn zijn vijf zienswijzen ingekomen op het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp onttrekkingsbesluit. De zienswijzen zijn tijdig ingediend. Op 6 juli 2017 is een zienswijzenoverleg gehouden waarbij reclamanten in de gelegenheid zijn gesteld om de ingediende zienswijze nader toe te lichten. Raadsleden zijn als toehoorders uitgenodigd. Van het zienswijzenoverleg is een verslag gemaakt waarnaar kortheidshalve wordt verwezen.

Er zijn geen zienswijzen ingekomen op de aanvulling MER.

De zienswijzen worden in deze nota samengevat en van een beantwoording voorzien.

1. Reclamant 1

Inhoud zienswijze

Reclamant 1 geeft aan dat de bestaande spoorwegovergang wordt gebruikt als oostelijke verbinding langs Ede door de bossen. Voorts wordt de overgang gebruikt door mountainbikers die legaal van de bospaden gebruik maken en mensen die zich met de fiets begeven naar een startplaats voor lichamelijke ontspanning of wandeling. Om deze reden mag de overweg niet aan het gebruik worden onttrokken voordat er een vervangende verbinding is.

In de toelichting bij het ontwerp raadsbesluit wordt de reden Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) aangevoerd. Nergens wordt duidelijk gemaakt dat deze overgang het PHS verhindert. Een andere reden zou zijn teveel geluid bij de woningen dr. Hartogsweg 5 en 7. Het is de vraag of dit belang zwaarder mag wegen dan de toegankelijkheid tot een belangrijk recreatiegebied voor inwoners van Ede en toeristen.

De Fietzersbond acht de in de toelichting aangevoerde redenen onvoldoende en maakt dan ook bezwaar tegen het onttrekken van de overweg, vóórdat het iets westelijke geplande fiets- en voetgangersviaduct gereed is.

Gemeentelijke reactie

Naar aanleiding van de ingekomen zienswijze is de planning en fasering van het totale project nader bestudeerd. Dit soort omvangrijke projecten zijn in de planning en fasering afhankelijk van veel factoren (o.a. treinvrije periodes aanvragen, spoorveiligheid, technische uitvoerbaarheid etc.). Uit een eerdere technische analyse van de fasering bleek dat het langzaam-verkeer-viaduct later in de planning moest staan ten opzichte van de onttrekking van de bestaande spoorwegovergang. Een nadere studie in de afgelopen maanden heeft uitgewezen dat samenloop tegen meerkosten ook haalbaar is. Gelet op de maatschappelijke belangen om het bosgebied bereikbaar te houden tijdens de werkzaamheden, acht het projectteam de extra kosten verantwoord. Daarmee kan de zienswijze worden gehonoreerd. In het onttrekkingsbesluit zal worden gewaarborgd dat de bestaande spoorwegovergang pas fysiek wordt afgesloten op het moment dat het nieuwe langzaam-verkeer-viaduct, zoals beschreven in het bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV-Viaduct)', gerealiseerd is.

Conclusie

De zienswijze wordt gehonoreerd. In het onttrekkingsbesluit zal worden gewaarborgd dat de bestaande spoorwegovergang pas fysiek wordt afgesloten op het moment dat het nieuwe langzaam-verkeer-viaduct, zoals beschreven in het bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV-Viaduct)', gerealiseerd is.

2. Reclamant 2

Inhoud zienswijze

Reclamant 2 geeft aan dat ze het beoogde doel van het ontwerp bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV-Viaduct)' en de onttrekking van de bestaande spoorwegovergang onderschrijven. Echter, dit kan naar de mening van reclamant 2 niet zonder de vele overstekers een alternatief te bieden. Reclamant 2 maakt bezwaar tegen de onttrekking van de spoorwegovergang Sysselt, voordat het alternatief is gerealiseerd. De spoorwegovergang biedt een verbinding tussen Ede en het natuurgebied De Sysselt. Deze overweg wordt intensief gebruikt door verschillende typen recreanten waaronder wandelaars. Daarnaast is het nieuwe ENKA woongebied nu redelijk bewoond waardoor er een serieuze groep bewoners is die in de Sysselt een mooi recreatiegebied hebben gevonden.

In de toelichting bij het ontwerp raadsbesluit wordt als reden het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) aangevoerd. Nergens wordt duidelijk gemaakt dat deze overgang het PHS verhindert. Een andere reden zou zijn teveel geluid bij de woningen dr. Hartogsweg 5 en 7. Het is de vraag of dit belang zwaarder mag wegen dan de toegankelijkheid tot een belangrijk recreatiegebied voor inwoners van Ede en toeristen.

Reclamant 2 pleit om de spoorwegovergang pas te sluiten als er een goed alternatief is gerealiseerd. Reclamant 2 kan zich vinden in het alternatief zoals beschreven in het ontwerp bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV-Viaduct)' en verzoekt de gemeente Ede om eerst dit viaduct te realiseren voordat de bestaande overweg wordt afgesloten.

Gemeentelijke reactie

Naar aanleiding van de ingekomen zienswijze is de planning en fasering van het totale project nader bestudeerd. Dit soort omvangrijke projecten zijn in de planning en fasering afhankelijk van veel factoren (o.a. treinvrije periodes aanvragen, spoorveiligheid, technische uitvoerbaarheid etc.). Uit een eerdere technische analyse van de fasering bleek dat het langzaam-verkeer-viaduct later in de planning moest staan ten opzichte van de onttrekking van de bestaande spoorwegovergang. Een nadere studie in de afgelopen maanden heeft uitgewezen dat samenloop tegen meerkosten ook haalbaar is. Gelet op de maatschappelijke belangen om het bosgebied bereikbaar te houden tijdens de werkzaamheden, acht het projectteam de extra kosten verantwoord. Daarmee kan de zienswijze worden gehonoreerd. In het onttrekkingsbesluit zal worden gewaarborgd dat de bestaande spoorwegovergang pas fysiek wordt afgesloten op het moment dat het nieuwe langzaam-verkeer-viaduct, zoals beschreven in het bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV-Viaduct)', gerealiseerd is.

Conclusie

De zienswijze wordt gehonoreerd. In het onttrekkingsbesluit zal worden gewaarborgd dat de bestaande spoorwegovergang pas fysiek wordt afgesloten op het moment dat het nieuwe langzaam-verkeer-viaduct, zoals beschreven in het bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV-Viaduct)', gerealiseerd is.

3. Reclamant 3

Inhoud zienswijze

Reclamant 3 geeft aan dat het ontwerp bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV-Viaduct)' en het onttrekkingsbesluit van de bestaande spoorwegovergang niet aan elkaar gekoppeld zijn. Dat betekent dat in het slechtste scenario de spoorwegovergang gesloten kan worden tot 2 jaar voordat het LV-viaduct in gebruik genomen wordt.

Reclamant 3 onderkent het belang en de noodzaak van de sluiting van de spoorwegovergang ten bate van de veiligheid rondom het spoor. Echter, nu het ene besluit is losgekoppeld van het andere en er ook op andere wijze niet blijkt dat er een afweging heeft plaatsgevonden over wanneer het LV-viaduct wordt geplaatst, verzoekt reclamant 3 om zeker te stellen dat het besluit tot sluiting geen doorgang kan vinden voordat een alternatief aanwezig is. Voor reclamant 3 is het ook denkbaar dat tijdelijk een goedkopere brug wordt geplaatst totdat het definitieve viaduct gebouwd kan worden.

Reclamant 3 geeft aan dat in de ontwerpbesluiten nergens is af te leiden op welke wijzen de belangen van de omwonenden, de vele honderden sportrecreanten en andere gebruikers van de spoorwegovergang zijn betrokken. Zij kunnen, mocht er besloten worden tot het afsluiten van de spoorwegovergang voordat er een alternatief aanwezig is, in de tussenliggende periode niet of alleen via een grote omweg in de Sysselft komen. Reclamant 3 heeft via een online petitie aandacht gevraagd bij gebruikers en belanghebbenden. Er hebben ruim 700 mensen gereageerd en de petitie ondertekend, hetgeen duidelijk aangeeft dat het niet slechts een belang van een enkeling betreft.

Reclamant 3 vraagt, gezien de gedane toezeggingen en het feit dat kopers op het Enka-terrein er op mochten vertrouwen dat het bos toegankelijk zou zijn en blijven en de vele honderden mensen die de petitie hebben ondertekend, om niet toe te staan dat de sluiting van de spoorwegovergang plaatsvindt voordat er een alternatief voor het bereiken van de Sysselft in gebruik genomen is.

Gemeentelijke reactie

Naar aanleiding van de ingekomen zienswijze is de planning en fasering van het totale project nader bestudeerd. Dit soort omvangrijke projecten zijn in de planning en fasering afhankelijk van veel factoren (o.a. treinvrije periodes aanvragen, spoorveiligheid, technische uitvoerbaarheid etc.). Uit een eerdere technische analyse van de fasering bleek dat het langzaam-verkeer-viaduct later in de planning moest staan ten opzichte van de onttrekking van de bestaande spoorwegovergang. Een nadere studie in de afgelopen maanden heeft uitgewezen dat samenloop tegen meerkosten ook haalbaar is. Gelet op de maatschappelijke belangen om het bosgebied bereikbaar te houden tijdens de werkzaamheden, acht het projectteam de extra kosten verantwoord. Daarmee kan de zienswijze worden gehonoreerd. In het onttrekkingsbesluit zal worden gewaarborgd dat de bestaande spoorwegovergang pas fysiek wordt afgesloten op het moment dat het nieuwe langzaam-verkeer-viaduct, zoals beschreven in het bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV-Viaduct)', gerealiseerd is.

Conclusie

De zienswijze wordt gehonoreerd. In het onttrekkingsbesluit zal worden gewaarborgd dat de bestaande spoorwegovergang pas fysiek wordt afgesloten op het moment dat het nieuwe langzaam-verkeer-viaduct, zoals beschreven in het bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV-Viaduct)', gerealiseerd is.

4. Reclamant 4

Inhoud zienswijze

Reclamant 4 geeft aan dat de zienswijze met name betrekking heeft op de feitelijke uitvoering.

Het fietspad Frankeneng – Wolfheze loopt vanaf het winkelcentrum Spindop langs de zuidzijden van de sporen in een rechte lijn vanaf de huidige stalling via de verhoogde 'losweg' langs het reeds aanwezige geluidscherm en komt tegenover 'Blokpost 19' uit. De meter hoogte van de 'losweg' wordt dan deel van het geluidscherm. Het vervolg, van de verhoogde 'losweg' tot het viaduct kan bestaan uit overvloedige 'perronkanten' en het geheel afgewerkt met erop draadpanelen of glas blijft het Enka-

complex zichtbaar. De sporen en bovenbouw, vanaf het perroneinde vergen nauwelijks aanpassingen op dit stuk emplacement, alle varianten zijn mogelijk, zelfs de lay-out met 2 eilandperrons.

Het LV-Viaduct

Dit viaduct krijgt 3 overspanningen, 1 over het fietspad en trap/lift, 1 over de sporen inclusief de relaaskasten en 1 over het talud aan de noordzijde. De overspanningen zijn respectievelijk 10, 20 en 30 meter lang, waarbij de taludoverspanning daalt van circa 6 meter hoogte naar het niveau van het wandelpad en de hoogte van de andere 2 circa 6 meter boven het spoor zijn (minimale hoogte boven het spoor is naar de mening van reclamant 5,5 meter).

Als het viaduct meer naar het oosten opschuift, wordt de helling over het talud te steil, de spooroverspanning is zo gekozen dat er in de toekomst ook 4 sporen onderdoor kunnen. Voor de helling naar het viaduct is circa 300 meter beschikbaar, waarvan reeds 1 hoogtemeter in het doorlopende fietspad zit. Voor senioren en minder validen is een trap en lift bij het viaduct een welkom service-attribut. Deze ene hoogtemeter maakt ook dat het talud tussen fietspad en helling beperkter van breedte kan zijn. Aan de spoorzijde kan het bestaande geluidscherm worden doorgetrokken (schanskorven).

Omgeving Noordzijde

De afstand tot de Sysselt (Natura 2000) is ruimer.

Zijn er afspraken met Het Gelders Landschap over bijvoorbeeld een nieuwe toegang tot de woning Sysselt 1 (wildrooster)?

Is een toeristisch fietspad langs de oostzijde van het kazernehek (wildraaster), tot het PMT (Pizza-pizza) mogelijk, aansluitend aan het fietspad rond de Sysselt, dat daar begint?

Blijft het huidige wandelpad ten noorden van het spoor in zijn huidige vorm gehandhaafd?, aanbevolen!

Blijft de parkeerplek bij het Gasstation bereikbaar? Indien niet, welk alternatief wordt er geboden?

Eerst een viaduct, dan de overweg sluiten, is dat de bedoeling?

Gemeentelijke reactie

Reclamant 4 heeft een alternatief functioneel ontwerp ingebracht, vanuit een te waarderen betrokkenheid. Vanwege de complexe samenhang van veel belangen die spelen kan de zienswijze van reclamant 4 niet worden gehonoreerd. In een zorgvuldig proces is het nieuwe langzaam-verkeer-viaduct vanuit een functioneel ontwerp doorvertaald naar een ontwerp dat in mei 2016 (ontwerpnota) is gepresenteerd. In het afgelopen jaar is het ontwerp nog verder uitgewerkt en aangepast zodanig dat geen ruimtebeslag noodzakelijk is binnen Natura 2000 gebied.

De ligging van het viaduct is zodanig gekozen dat een evenwicht is gevonden tussen de cultuurhistorische belangen (zichtbaarheid van de Enka-gevels), stedenbouwkundige inpassing, verkeer en ecologische belangen (buiten Natura 2000 gebied en direct nabij bosrand om gebruik te maken van bestaande hoogteverschil zodat bestaande groen minimaal wordt aangetast). Ook zijn financiële belangen meegewogen waarbij het voorliggende bestemmingsplan uitgaat van een overspanning van twee sporen. Indien het viaduct wordt opgeschoven in westelijke richting, dan moeten meer sporen worden overspannen hetgeen hogere kosten tot gevolg heeft.

Voor zover reclamant 4 spreekt over de mogelijkheid om met het door hem ingebrachte alternatief twee eilandperrons mogelijk te maken, wordt opgemerkt dat de keuze voor één eilandperron reeds is gemaakt bij het opstellen en vaststellen van het afzonderlijke bestemmingsplan 'Ede, OV-Knoop'. Korthedshalve wordt daarnaar verwezen.

Bij complexe ontwikkelingen zijn veelal meerdere opties denkbaar, maar moeten uiteindelijk keuzes worden gemaakt die voor een bestemmingsplanprocedure voldoen aan een 'goede ruimtelijke ordening'. Met het voorliggende bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV- Viaduct)' zijn wij van mening dat een goed en doordacht ontwerp is neergelegd waarin alle belangen zijn gewogen en integraal zijn verwerkt. In de zienswijze worden geen argumenten aangedragen die het tegendeel aangeven.

In de zienswijze worden verschillende vragen gesteld en een opmerking geplaatst. Deze worden in het navolgende behandeld.

- De afstand tot de Sysself (Natura 2000) is ruimer.

Ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan is een GNN/GO toets en een Passende beoordeling opgesteld waarin het ecologische aspect (waaronder het Natura 2000 gebied) is beschreven en getoetst. Het langzaam-verkeer-viaduct wordt niet binnen het Natura 2000 gebied gerealiseerd. In de Passende beoordeling is de externe werking getoetst waarbij is geconcludeerd dat significante negatieve gevolgen voor het Natura 2000 gebied zijn uitgesloten. Ten behoeve van de doorsnijding van het GNN/GO gebied, zoals beschreven in de provinciale Omgevingsvisie, is een compensatieplan gemaakt en voorgelegd aan de provincie Gelderland. Dit plan is goedgekeurd door de provincie Gelderland. In de totale belangenafweging van de locatiekeuze is het vanuit ecologisch perspectief nog van belang om te vermelden dat juist de gekozen ligging gunstig is voor de groene inpassing van de vleermuisroute ten noorden van het spoor. Door gebruik te maken van het bestaande hoogteverschil ten noorden van het spoor (loopt op richting bosgebied Sysself), hoeven minder bomen gekapt te worden voor de doorsnijding van de nieuwe route. Daarnaast is de gekozen ligging van het viaduct ten aanzien van de vliegroute voor vleermuizen het meest gunstig. De onderbreking op een locatie waar sprake is van een overgang naar het bosgebied zullen de vleermuizen zich ook verspreiden zonder dat een lijnvormig element daarbij nodig is.

- Zijn er afspraken met Het Gelders Landschap over bijvoorbeeld een nieuwe toegang tot de woning Sysself 1 (wildrooster)?

Ja, er zijn afspraken gemaakt met het Gelders Landschap over bereikbaarheid. Daarnaast worden met het Gelders Landschap afspraken gemaakt om de compensatielocatie (toegangsweg van huidige spoorwegovergang), inzake doorsnijding GNN/GO, na inrichting over te dragen in beheer en onderhoud aan het Gelders landschap.

- Is een toeristisch fietspad langs de oostzijde van het kazernehek (wildraaster), tot het PMT (Pizza-pizza) mogelijk, aansluitend aan het fietspad rond de Sysself, dat daar begint?

Ja, de bestaande infrastructuur in het bosgebied blijft behouden. Vanuit het project Spoorzone worden hier geen wijzigingen in aangebracht.

- Blijft het huidige wandelpad ten noorden van het spoor in zijn huidige vorm gehandhaafd?, aanbevolen!

Ja, vanuit het project Spoorzone worden hier geen wijzigingen in aangebracht. Dit wandelpad blijft daarmee behouden.

- Blijft de parkeerplek bij het Gasstation bereikbaar? Indien niet, welk alternatief wordt er geboden?

Neen, de parkeerplaats nabij het Gasstation wordt opgeheven. Hierover zijn afspraken gemaakt met het Gelders Landschap in relatie tot natuurcompensatie ten behoeve van het bestemmingsplan Kazerneterreinen. Voor recreanten bestaat de mogelijkheid om ten noorden van het bosgebied te parkeren.

- Eerst een viaduct, dan de overweg sluiten, is dat de bedoeling?

Ja, in het onttrekkingsbesluit zal worden gewaarborgd dat de bestaande spoorwegovergang pas fysiek wordt afgesloten op het moment dat het nieuwe langzaam-verkeer-viaduct, zoals beschreven in het bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV-Viaduct)', gerealiseerd is.

Conclusie

De zienswijze wordt niet gehonoreerd. Met de suggesties en voorstellen van reclamant 4 wordt onvoldoende tegemoet gekomen aan andere ruimtelijk relevante belangen.

5. Reclamant 5

Inhoud zienswijze

Reclamant 5 geeft aan dat met ingang van 1 januari 2016 delen van de eigendommen van Gasunie Transport Services BV onder algemene titel zijn overgegaan naar Gasunie Grid Services BV. De zienswijze wordt namens beiden ingediend.

Reclamant 5 geeft aan dat de aangegeven belemmeringenstrook (dubbelbestemming Leiding – Gas) op de verbeelding van het ontwerp bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV-viaduct) te smal is. Nu is opgenomen 2,5 meter aan weerszijde van de leiding. Deze belemmeringenstrook voor regionale aardgastransportleidingen dient wettelijk 4 meter te zijn aan weerszijde van de hartlijn van de leiding (verwezen wordt naar artikel 14 Besluit externe veiligheid buisleidingen in samenhang met artikel 5 Revb). Reclamant 5 verzoekt om in het vast te stellen bestemmingsplan de belemmeringenstrook te verbreden tot deze afstand.

Gemeentelijke reactie

Abusievelijk is op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan een smallere maatvoering gehanteerd dan wettelijk voorgeschreven. In het vast te stellen bestemmingsplan zal een belemmeringenstrook worden opgenomen van totaal 8 meter breed (4 meter aan weerszijde van de hartlijn van de leiding).

Conclusie

De zienswijze wordt gehonoreerd. In het vast te stellen bestemmingsplan zal een belemmeringenstrook worden opgenomen van totaal 8 meter breed (4 meter aan weerszijde van de hartlijn van de leiding).