

Overeenkomst gemeente Ede en SME / GNMF inzake de Parklaan

Partijen:

1. De Gemeente Ede, zetelend te Ede, vertegenwoordigd door haar wethouder de heer P. de Pater, handelend ter uitvoering van het besluit van Burgemeester en Wethouders van 18 december 2018 (zaaknr. 105633), hierna te noemen: de Gemeente;

en

2. Stichting Milieuwerkgroepen Ede, vertegenwoordigd door haar secretaris ing. P.A. Slim en haar bestuurslid ing. R. Hof, hierna te noemen: SME;

en

3. Vereniging Gelderse Natuur en Milieufederatie, tevens vertegenwoordigend de heer T.C. Beumer en mevrouw J.T. Beumer-Roskam woonachting aan Zandlaan 2 6717 LP te Ede, de heer K.J. Aubert en mevrouw M.M.A. Aubert-Schilder woonachting aan Zandlaan 4 6717 LP te Ede, de heer A.G. Bakker en mevrouw J.H. Bakker-Tevel woonachting aan Zandlaan 6 6717 LP te Ede en mevrouw M.A. Beune-Pauw, Zandlaan 7 6717 LN te Ede, vertegenwoordigd door directeur mevrouw ir. P.S. Souwerbren, hierna te noemen: GNMF en omwonenden Zandlaan;

Overwegen:

- a. de gemeenteraad heeft op 28 januari 2016 het bestemmingsplan Parklaan vastgesteld.
- b. SME en GNMF en omwonenden Zandlaan hebben beroep aangetekend tegen dit bestemmingsplan (incl. Plan-MER e.d.).
- c. SME en GNMF en omwonenden Zandlaan hebben geen onoverkomelijke bezwaren tegen een definitieve ontsluiting van de te ontwikkelen Kazerneterreinen en het ENKA-terrein, maar hebben wel bezwaar tegen de door de Gemeente voorgestelde vormgeving van de Parklaan met de aansluitingen daarbij op de N224 en A12, waarbij interlokaal verkeer wordt aangetrokken, en natuur en landschap alsmede de kwaliteit van de leefomgeving wordt aangetast.
- d. het oorspronkelijke ontwerp van de Parklaan voorzag in een aansluiting van Bennekom op de verbindingsweg naar de A12. De Dorpsraad Bennekom heeft bij het opstellen van het bestemmingsplan Parklaan in 2015 de wens uitgesproken om geen aansluiting van Bennekom op te nemen. Als gevolg van een aansluiting ontstaat er mogelijk sluipverkeer via Bennekom. Dit standpunt is in 2018 andermaal door de Dorpsraad bevestigd in een overleg met wethouder De Pater d.d. 5 november 2018. SME en GNMF en omwonenden Zandlaan onderschrijven deze wens vanuit het oogpunt van het natuur-

en milieubelang. SME en GNMf en omwonenden Zandlaan zijn bovendien van mening dat deze aansluiting vanuit verkeersoogpunt niet nodig is.

- e. partijen onderkennen het belang van de kwaliteit van de leefomgeving en verkeersveiligheid, in het bijzonder:
- afname van de overschrijding van de Kritische Depositiewaarden van Habitattypen, veroorzaakt door NOx-depositie, in het aangrenzende Natura 2000-gebied Veluwe;
 - beperking van het ruimtebeslag ten bate van groen, bomen en natuur;
 - behoud van de kwaliteiten van Hoekelum (natuur, landschap, landgoed en omgeving, en het zoveel mogelijk ontzien van de eng);
 - handhaving van het theehuis op de bestaande locatie;
 - beperking van verkeersoverlast (geluid, stank, uitstoot van schadelijke stoffen).
- f. partijen onderkennen het belang van de luchtkwaliteit in de gemeente Ede en het stimuleren van het gebruik van schone mobiliteitsvormen, mede in relatie tot klimaatdoelen.

Partijen hebben overleg gevoerd en zijn het navolgende overeengekomen:

1. Voor het gedeelte van de Parklaan tussen de aansluiting van het ENKA-terrein ter hoogte van de Enkalaan tot aan de onderdoorgang van de A12 hebben partijen met elkaar gezocht naar een aanpassing van het geplande ontwerp van de Parklaan zoals opgenomen in het bestemmingsplan Parklaan. Dit heeft geleid tot het volgende (nieuwe) ontwerp (het betreft het 'Voorlopig Ontwerp Parklaan, gedeelte Enkalaan - onderdoorgang A12' d.d. 13 december 2018 bijgevoegd als bijlage A):
 - a. De aansluiting van ENKA ter hoogte van de Enkalaan op de Bennekomseweg wordt vormgegeven middels een voorrangsp plein (LARGAS¹-toepassing). In dit geval een eivormige rotonde met aparte uitvoegstroken voor linksafslaand verkeer zodat het doorgaande verkeer niet of nauwelijks wordt gehinderd. De ontsluiting van de Reehorst wordt hiermee gewijzigd. Verder komt de bestaande bushalte ter hoogte van de Reehorst te vervallen. Met de verplaatsing van het busstation naar de zuidoostzijde van het station is een halte ter hoogte van de Reehorst niet langer noodzakelijk.
 - b. Het kruispunt Zandlaan, Bennekomseweg, Edeseweg en Horalaan wordt vormgegeven als een meerstrooksrotonde. Overstekende fietsers over de Zandlaan komen op de rotonde in de voorrang (conform richtlijnen CROW rotonde binnen bebouwde kom). De huidige bushaltes Horalaan (nu gelegen één ten zuiden en één ten noorden van de rotonde) worden beide aan de Bennekomseweg gesitueerd ten noorden van de rotonde.
 - c. De Bennekomseweg en Edeseweg bestaan uit twee rijstroken (één per rijrichting). Vanuit het oogpunt van landschappelijke inpassing is op de Bennekomseweg sprake van gescheiden rijbanen.
 - d. De verbindingsweg naar de A12 ligt binnen de verkeersbestemming van het bestemmingsplan Parklaan. De aansluiting op de Edeseweg wordt vormgegeven als T-kruising en kent geen afslag van en naar Bennekom. De vormgeving zal zodanig zijn dat het fysiek niet of vrijwel onmogelijk is om alsnog af te slaan.

¹ LAngzaam_Rijden_GAat_Sneller (vgl. www.wegenwiki.nl/Langzaam_rijden_gaat_sneller).

- e. Ontsluiting van het sportpark Hoekelum voor autoverkeer vindt plaats via een nieuwe, directe toegang vanaf de verbindingsweg naar het parkeerterrein van het sportpark. De ontsluiting is zo dicht mogelijk tegen de onderdoorgang A12 gesitueerd, zie bijlage A.
 - f. Aan de westzijde van de Bennekomseweg en Edeseweg wordt een 4,5 meter breed tweerichtingenfietspad aangelegd als onderdeel van de doorfietsroute Ede-Wageningen. Ten behoeve van de bereikbaarheid van het Horapark en ENKA zal ter hoogte van het Paddenlaantje een ongeregelde fietsoversteek worden aangelegd. Ook komt er een ongeregelde oversteek zuidelijk van de kantoren Horapark. Vanaf deze oversteek zal een fietspad door het Horapark richting Horalaan worden aangelegd. Indien niet mogelijk zal een ongeregelde fietsoversteek worden aangelegd op circa 20 meter afstand van de rotonde. Vanuit deze oversteek wordt aangesloten op het fietspad langs de Horalaan.
De doorfietsroute kruist de verbindingsweg naar de A12 ongelijkvloers met een tunnel en gaat vervolgens aan de westzijde van de Edeseweg onder de A12 door. Afgezien van de verbinding van de ongeregelde oversteek naar de fietstoegang Horapark en het nieuwe fietspad door het Horapark wordt aan de oostzijde van de Parklaan niet voorzien in een fietspad.
 - g. Om te voorzien in een voetgangersverbinding tussen het station en Bennekom wordt op het gedeelte van de Bennekomseweg een voetpad aan de westzijde aangelegd. Langs de Edeseweg ligt het voetpad aan de oostzijde. Voetgangers kunnen ter hoogte van de voetgangersoversteek bij de kantoren Horapark naar de westzijde van de Bennekomseweg.
 - h. De grens bebouwde kom wordt verlegd naar het begin van de Edeseweg (net ten zuiden van de rotonde Zandlaan). Mede vanuit het oogpunt van milieu en ecologie wordt de maximumsnelheid op de Edeseweg en de verbindingsweg tot aan de onderdoorgang A12 50 km/uur. De betreffende wegvakken zijn nader aangeduid op bijlage A.
 - i. De inzet voor landschappelijke inpassing en groen is een duurzaam behoud van monumentale en waardevolle bomen en boomgroepen. Het eindbeeld gaat uit van een divers bomenbestand met inheemse en streekeigen bomen. Op het 'Voorlopig Ontwerp landschappelijke inpassing Parklaan, gedeelte Enkalaan - onderdoorgang A12' d.d. 10 december 2018 (bijlage B) is het voorstel voor de landschappelijke inpassing opgenomen. Tevens zijn hier de uitgangspunten ten aanzien van verlichting opgenomen. Bij de verdere uitwerking zal onder meer het factsheet 'Verlichting en natuur' (bijlage C) als inspiratiebron dienen.
2. De Gemeente past het bestemmingsplan Parklaan niet aan naar de overeengekomen ontwerpaanpassing op de Bennekomseweg en Edeseweg. Voor de ontwerpaanpassing geldt wel dat deze op kleine onderdelen niet past in het bestemmingsplan. Voor deze onderdelen wordt een Projectafwijkingsbesluit genomen. Het aanpassen van de snelheid naar 50 km/h vraagt om een verkeersbesluit en betekent tevens dat randvoorwaardelijk de bebouwde komgrens moet worden verplaatst naar het begin van het wegvak waarvoor deze snelheid moet gaan gelden. Het verplaatsen van de bebouwde komgrens vergt een raadsbesluit (met vervolgens een kennisgeving aan Gedeputeerde Staten). Daarnaast is een verkeersbesluit benodigd voor het afslagverbod van en naar Bennekom en voor de verplaatsing van de bushaltes. Deze procedures staan open voor bezwaar en beroep. Voor SME en GNMF en omwonenden Zandlaan is het essentieel dat de uitkomst van deze besluiten niet afwijkt van wat is afgesproken in deze overeenkomst. De borging daarvan wordt als volgt bereikt: (-) het college van B en W zal de gemeenteraad verzoeken geen wensen of bedenkingen kenbaar te maken tegen het Voorlopig Ontwerp (bijlage A). (-) Daarnaast zal de gemeenteraad ook besluiten tot het verleggen van de komgrens. Akkoord op beide punten van dit

raadsvoorstel is voorwaarde voor SME en GNMF en omwonenden Zandlaan om het beroep bij de Raad van State in te trekken. Partijen treden onverwijld met elkaar in overleg indien de raad anders besluit. De verkeersbesluiten zijn de bevoegdheid van het college en gemandateerd aan het afdelingshoofd Beleid Infrastructuur en Milieu (ROG/BIM). Het college zal bij een eventuele zienswijze handelen in lijn met deze overeenkomst en daar transparant naar verwijzen.

De Gemeente zal, met inachtneming van de wettelijke procedures en de te betrachten zorgvuldigheid jegens derden, zo veel mogelijk bevorderen en zich tot het uiterste inspannen dat de benodigde besluiten en vergunningen voor de aanleg van de Parklaan conform het Voorlopig Ontwerp (bijlagen A en B) worden genomen en/of verleend en onherroepelijk worden. Op het moment dat de uitkomst van publiekrechtelijke procedures ten gevolge van een gerechtelijke uitspraak afwijkt van de afspraken in deze overeenkomst, treden partijen in overleg en zullen zij trachten het plan met inachtneming van de gerechtelijke uitspraak aan te passen zoveel als mogelijk in overeenstemming met deze overeenkomst.

3. Langs het traject is als gevolg van aanpassing en aanleg van de weg en fietsvoorzieningen sprake van verlies van kwantiteit en kwaliteit van de groene infrastructuur. Mitigatie en compensatie van dit verlies is en wordt bij de verdere uitwerking aan de hand van de volgende werkwijze vormgegeven:
 - Er is in samenwerking met SME en GNMF en omwonenden Zandlaan² een 'Bomen effect analyse Parklaan in Ede' (BEA) opgesteld door Terra Nostra (d.d. 13 december 2018). Aan de hand van de bomeneffectanalyse zijn in een gezamenlijk overleg het ontwerp en de aanwezige groene infrastructuur zo zorgvuldig mogelijk op elkaar afgestemd en zijn keuzes gemaakt over het al dan niet behouden van bomen en boomgroepen. E.e.a. is verwerkt in het Voorlopig Ontwerp landschappelijke inpassing (bijlage B).
 - Het Voorlopig Ontwerp landschappelijke inpassing bevat ook een voorzet voor compensatie van bomen: er is aangegeven waar nieuwe bomen of boomgroepen zullen worden aangeplant. Hierbij is gekeken hoe de groene infrastructuur langs het traject kan worden versterkt, ook rekening houdend met de cultuurhistorische waarden van Hoekelum.
 - Bij de verdere uitwerking van het Voorlopig Ontwerp tot een Definitief Ontwerp zal op een aantal locaties nader onderzoek worden gedaan om te bezien of en op welke wijze bomen en/of boomgroepen het beste kunnen worden ingepast. Tevens zal dan een bomen/groenplan worden opgesteld waarin soorten en groottes etc. zijn opgenomen. Uitgangspunt is om bomen zoveel als mogelijk in te passen in het definitief ontwerp, daarbij ook rekening houdend met gezondheid, groeiomstandigheden en levensverwachting. Indien bomen niet kunnen worden ingepast, worden ze zo mogelijk verplant bij voorkeur naar elders in het plangebied en wanneer dat niet kan naar elders erbuiten. Dit in wat redelijkerwijs mogelijk is gelet de kwaliteit van de boom, levensverwachting, en technische haalbaarheid van een succesvolle verplanting.
 - Bij de verdere uitwerking tot een Definitief Ontwerp ontstaat dan ook een exact beeld van de bomen die ingepast worden, de bomen die gekapt³ moeten worden, de bomen die verplaatst gaan worden en het aantal nieuwe bomen dat herplant⁴ zal worden ter compensatie. Het aantal te herplanten bomen wordt bepaald aan de hand van een compensatiesleutel per leeftijdsklasse (0-25, 25-50, 50-75, 75-

² Zie Startoverleg BEA Parklaan KP6-KP9 17-09-2018 & 12-11-2018.

³ Beuken die na kap aan de zon worden blootgesteld, worden beschermd tegen zonnebrand. Tijdens uitvoering van de werken worden te behouden bomen fysiek beschermd tegen beschadiging (protocol, toezicht).

⁴ Bij aanplant zorgplicht en inboeten bij uitval.

100, >100 jaar) te bepalen door Terra Nostra of een gelijkwaardig bureau. Mochten partijen het onderling niet eens worden over de in de hiervoor beschreven wijze van invulling van de compensatie zal een bindend advies worden gevraagd aan het Terra Nostra of een gelijkwaardig bureau.

- Het streven is om het verlies aan kwantiteit en kwaliteit van bomen zo veel mogelijk te beperken en te compenseren langs het traject van de Parklaan. Voor zover dat in het licht van het behoud van een duurzame groene infrastructuur niet mogelijk is, zal een oplossing in de meest directe omgeving worden gezocht. Indien dit niet geheel mogelijk is, dan zal door middel van een waardebeoordeling van de bomen volgens het Rekenmodel Boomwaarde Methode NVTB⁵ een bijdrage in het gemeentelijk Groenfonds of Bomenfonds worden gestort tot een maximumbedrag van € 100.000,-.

4. In het kader van de Wet natuurbescherming en het provinciaal natuurbeleid gelden voor de Parklaan een aantal verplichtingen: er moet een compensatieplan GNN en een projectplan Wet natuurbescherming worden opgesteld. Voor beide plannen geldt dat de uitgangspunten vanuit provinciaal beleid en nationale regelgeving leidend zijn voor de inhoud van de plannen. Het Compensatieplan GNN moet worden geactualiseerd naar het nieuwe ontwerp voor dit deel van de Parklaan en het GNN-beleid. Het betreft hier compensatie van natuurwaarden (kernwaarden) Hoekelumse Eng. Daarnaast moeten voor (de gehele) Parklaan de consequenties in beeld worden gebracht van de geactualiseerde natuurtoets van 2018. Dit houdt in dat er onder andere een ontsnipperingsplan moet worden gemaakt. Het ontsnipperingsplan vormt naast het verlichtingsplan en de maatregelen ter voorkoming van negatieve effecten op wettelijk beschermde soorten de grondslag voor het projectplan op basis waarvan een ontheffingsaanvraag Wet natuurbescherming bij de Provincie zal worden ingediend. Faunapassages, hopovers, dassenrasters e.d. voor o.a. vleermuizen, marters, eekhoorns maken hier deel van uit. De uitgangspunten voor de GNN-compensatie Hoekelumse Eng en de benodigde ontsnipperingsmaatregelen worden opgenomen in het definitieve ontwerp landschappelijke inpassing. De Gemeente zal door een extern bureau een Compensatieplan GNN en een projectplan Wet Natuurbescherming laten opstellen (met inbegrip van een ontsnipperingsplan). Beide plannen worden besproken met partijen die daarbij tot overeenstemming komen. Voor zover geen overeenstemming wordt bereikt, is de Gemeente verantwoordelijk voor het indienen van de betreffende aanvraag. SME en GNMF en omwonenden Zandlaan behouden zich in dat geval het recht voor eventueel rechtsmiddelen tegen de op de aanvraag verleende ontheffing aan te wenden.
5. Handhaving van een rotonde als kruispuntvorm voor de kruising van de Zandlaan met de Bennekomseweg is voor de omwonenden aan de Zandlaan van essentiële betekenis, onder meer omdat daardoor de geluidbelasting (stoppend en optrekkend verkeer) relatief wordt beperkt, met name buiten spijtstijden. Dit betekent ook automatisch een beperking van de verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarom is gezamenlijk onderzocht hoe de vormgeving van de rotonde eruit moet zien, zodat een goede verkeersafwikkeling mogelijk is. Dit is gedaan met een cameraobservatie en wachtrijmeting in juli 2018 en aan de hand van een microsимулатie. Uit de microsимулатie is naar voren gekomen dat een meerstrooksrotonde als beschreven in artikel 1 noodzakelijk is om het verkeer op deze kruising voldoende af te kunnen wikkelen, zie hiervoor de memo 'Doorstroming rotonde Zandlaan - Parklaan - Horalaan' d.d. 30 november 2018 van BonoTraffics (als bijlage D bij deze overeenkomst

⁵ Nederlandse Vereniging van Taxateurs van Bomen.

gevoegd). In de spitsperioden is er desondanks kans op wachtrijen (langzaam rijdend tot stapvoets verkeer) op de Zandlaan.

6. Op basis van de huidige inzichten en verkeersprognoses is geoordeeld dat het aangepaste ontwerp voor de Parklaan voor de periode tot 2030 het verkeer voldoende kan afwikkelen. Niet uitgesloten kan worden dat in die periode dat toch een andere verkeerssituatie op de Parklaan zelf of op de aanpalende wegen ontstaat. Wanneer de reistijd tussen de Poortwachter en de Albertstunnel in de spits regelmatig op reguliere werkdagen 2 x hoger wordt dan de reistijd buiten de spits⁶, zal de Gemeente nader verkeersonderzoek doen naar de oorzaken hiervan. Dit vraagt een integrale analyse die zich niet beperkt tot het tracé van de Parklaan, immers oorzaken en duurzame oplossingen kunnen mogelijk gevonden worden ook buiten het plangebied van de Parklaan in andere belangrijke weggedelen van de gemeente of in de wijze van mobiliteit zelf⁷. Daarom betreft de Gemeente bij deze analyse ook de optredende dan wel te verwachten effecten van het project duurzame mobiliteit als bedoeld in artikel 7. In de uiteindelijke totaalvisie beoordeelt zij vervolgens of er sprake is van een onaanvaardbare situatie en waar en hoe de geconstateerde problematiek kan worden opgelost. Bij het zoeken naar oplossingen komt pas in laatste instantie uitbreiding van de op grond van deze overeenkomst gerealiseerde infrastructuur aan bod. Mocht de Gemeente van mening zijn dat er als gevolg van de reistijdverdubbeling een onaanvaardbare verkeerssituatie is ontstaan en van oordeel is dat maatregelen noodzakelijk zijn, is zij gerechtigd de op grond van deze overeenkomst gerealiseerde infrastructuur te wijzigen en/of uit te breiden en/of verkeersmaatregelen te treffen. Omtrent het verkeersonderzoek, de analyse en totaalvisie treedt de Gemeente, alvorens daadwerkelijk over te gaan tot het voorbereiden en treffen van eventuele nieuwe verkeers- en/of mobiliteitsmaatregelen en/of het voorbereiden en treffen van wijzigingen en/of uitbreidingen van de op grond van deze overeenkomst gerealiseerde infrastructuur, in overleg met SME en GNMF en omwonenden Zandlaan. De Gemeente spant zich hierbij in, rekening houdend met de overwegingen op grond waarvan deze overeenkomst tot stand is gekomen, inbreng van de andere partijen bij dit overleg in haar afwegingen te betrekken en waar mogelijk te komen tot een gezamenlijk draagvlak omtrent de aanpak van de problematiek. De constatering dat sprake is van een onaanvaardbare situatie kan zich pas voordoen nadat de Parklaan is gerealiseerd en niet binnen drie jaar na ingebruikname van het wegvak tussen Enklaan en de onderdoorgang A12.
7. Partijen komen overeen dat op korte termijn en parallel aan het project aanleg Parklaan in 2019 gezamenlijk vorm wordt gegeven aan een project Duurzame mobiliteit voor de gemeente Ede, met specifieke aandacht voor de verkeerstromen in relatie tot de toekomstige Parklaan. Doel van het project is om inwoners, bedrijven en instellingen, werkgevers en werknemers, universiteit en scholen te stimuleren tot schonere en andere vormen van vervoer, zodat het wegennetwerk van Ede, en in het bijzonder de Parklaan, niet overmatig met autoverkeer wordt belast en hinder van geluid, fijnstof en uitlaatgassen afneemt. Over de uitwerking en uitvoering van dit project zullen partijen nadere afspraken maken, met inbegrip van de rollen van partijen en sturing op de voortgang. De looptijd van het project bedraagt ten minste 3

⁶ Vanuit de Nota Mobiliteit is de NoMo-norm ontstaan als het gaat om bereikbaarheid over de weg (1,5 voor snelwegen en 2 voor niet autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet). Deze norm (streefwaarde) is ook meegenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012): "De streefwaarde voor het hoofdwegennet is dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits. Op snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits."

⁷ O.a. alternatieve mobiliteitsvormen, efficiënter vervoer en transport.

jaar. Voor het opstellen en uitvoeren van het project Duurzame mobiliteit wordt door de Gemeente Ede een totaalbedrag van € 150.000,- gereserveerd.

8. Zorgpunt bij de omwonenden Zandlaan is de leefbaarheid op het eerste gedeelte op de Zandlaan vanaf de rotonde. Dit uit zich vooral door te hard rijden van een beperkt deel van het autoverkeer. De Gemeente zal daartoe in de periode tot aan de aanleg van de Parklaan 2 maal per jaar een snelheidsindicator plaatsen. Na aanleg gaat de Zandlaan mee in het reguliere roulatieschema van de snelheidsindicator. Naast snelheid vragen de bewoners ook aandacht voor monitoring van fijnstof langs de Zandlaan. Het gedeelte van de Zandlaan tussen de rotonde en huisnummer 10 zal als onderdeel van de Parklaan opnieuw worden ingericht. In het overleg met wethouder De Pater op 7 december 2018 is een inrichtingsvoorstel op hoofdlijnen besproken. Dit is in het Voorlopig Ontwerp (bijlage A) verwerkt en wordt in overleg met de direct aanwonenden uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Uitgangspunt hierbij is bomenbehoud aan de noordzijde (afhankelijk van uitkomst bomenonderzoek), vrijliggende/verhoogde fietspaden, en een versmalling van de rijbaan ten opzichte van de huidige situatie, zodat de inrichting van de weg minder uitnodigt tot het ontwikkelen van te hoge snelheden. Voorafgaand aan de start van de werkzaamheden zal de Gemeente een opname van de woningen (nulmeting) laten uitvoeren. Na aanleg van de Parklaan zal het verkeer zich weer moeten zetten. Na een gewenningsperiode zullen de omwonenden en de Gemeente samen kijken naar het effect van Parklaan op de leefbaarheid aan dit gedeelte van de Zandlaan. Er zal daartoe monitoring van de snelheid op het dit deel van de Zandlaan worden gedaan. Deze monitoring gebeurt door middel van mechanische telslangen waarmee de verkeersintensiteit en snelheid worden gemeten; monitoring gebeurt op reguliere weekdays (dus buiten de vakantieperiode). Aan de hand van de monitoring wordt de V85⁸ van een gemiddelde werkdag in beeld gebracht. Op basis van de uitkomst wordt bekeken of maatregelen noodzakelijk zijn.
9. Naast een vigerend bestemmingsplan Parklaan is voor de aanleg van de Parklaan ook een vergunning vereist op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb). Op 30 oktober 2018 heeft de Provincie Gelderland de Wnb-vergunning (zaaknummer 2015-010903) verleend. Uitgangspunt voor de Wnb-vergunning is de vormgeving van de Parklaan conform de afspraken in deze overeenkomst: voor de benodigde Aeries-berekening ten behoeve van de aanvraag Wnb-vergunning heeft de Gemeente een berekening met het verkeersmodel laten maken voor de variant zoals beschreven is in artikel 1 van deze overeenkomst.
10. Het Voorlopig Ontwerp (bijlage A) zal na het intrekken van het beroep door GNMF/SME in nauw overleg tussen Gemeente, GNMF en SME uitgewerkt worden tot een definitief ontwerp, waarbij de uitgangspunten als vastgelegd in deze overeenkomst maatgevend zijn.
11. Voor zover na ondertekening nog termijnen zijn voor het aanwenden van rechtsmiddelen, zullen SME en GNMF en omwonenden Zandlaan daarvan geen gebruik maken, tenzij sprake is van plan- en vergunning/ontheffingsprocedures die inhoudelijk afwijken van hetgeen in deze overeenkomst is overeengekomen ten aanzien van het plan en de uitvoering daarvan voor de Parklaan. Evt. ingediende zienswijzen en beroepen die de uitvoering van de Parklaan (waaronder in ieder geval, maar niet uitsluitend, de beroepen tegen het bestemmingsplan Parklaan), zoals overeengekomen in deze overeenkomst, in de weg staan, zullen binnen

⁸ V85 is de snelheid die door 85% van het verkeer niet wordt overschreden wordt.

twee weken na het raadsbesluit (zaaknummer: 105663) om geen wensen en bedenkingen kenbaar te maken tegen het Voorlopig Ontwerp (bijlage A) en in te stemmen met de in deze overeenkomst vastgelegde komverlegging worden ingetrokken, maar niet eerder dan nadat de Gemeente de Raad van State over de overeenkomst heeft ingelicht en een kopie van zowel de overeenkomst als het raadsbesluit naar de Raad van State heeft gezonden en overige partijen kennis hebben kunnen nemen van een ontvangstbericht.

12. In gezamenlijk overleg wordt een samenvattend tekstueel en een verbeeldend overzicht gemaakt van de met de overeenkomst bereikte resultaten. Deze worden op een gezamenlijk moment naar buiten gebracht.
13. Deze overeenkomst eindigt op 1 januari 2030. Na deze datum vloeien uit deze overeenkomst voor partijen geen rechten en/of verplichtingen meer voort.
14. De volgende bijlagen maken deel uit van deze overeenkomst:
 - A. Voorlopig Ontwerp Parklaan, gedeelte Enkalaan - onderdoorgang A12 d.d. 13 december 2018 (tekeningnummer 2018CTV-287A en 2018CVT-287B).
 - B. Voorlopig Ontwerp Landschappelijke inpassing Parklaan, gedeelte Enkalaan - onderdoorgang A12 d.d. 10 december 2018 met bijbehorende dwarsprofielen.
 - C. Factsheet 'Verlichting en natuur'.
 - D. Memo 'Doorstroming rotonde Zandlaan - Parklaan - Horalaan' d.d. 30 november 2018 van BonoTraffics.

Aldus overeengekomen en ondertekend in drievoud:

Datum:
Plaats:

Gemeente Ede

De heer P. De Pater

Datum:
Plaats:

Stichting Milieuwerkgroepen
Ede

De heer P.A. Slim

De heer R. Hof

Datum:
Plaats:

Gelderse Natuur- en
Milieufederatie,
vertegenwoordigend de
bewoners Zandlaan

Mevrouw P.S. Souwerbren