

Masterplan Ede-oost / Spoorzone.

kwaliteitsimpuls voor stad en regio.

vastgesteld door de gemeenteraad van Ede op

26 mei 2005.



Palmboom & van den Bout
Stedenbouwkundigen bv



Palmboom & van den Bout
Stedenbouwkundigen bv



Masterplan Ede-oost / spoorzone.

in opdracht van gemeente Ede.

vastgesteld door de gemeenteraad op 26 mei 2005.

inhoud.

01. inleiding	08
02. de opgave	10
03. de locatie	12
04. ontwerponderzoek	22
05. masterplan Ede-oost, een ruimtelijk raamwerk.	44
06. de enclave's	60
07. programma	76
08. fasering	82
09. hoe verder	84



voorwoord.

Voor u ligt het Masterplan Ede-Oost/ Spoorzone. Een plan dat de hoofdlijnen beschrijft van de gewenste ontwikkeling van een belangrijk deel van Ede. Het is het resultaat van intensief nadenken en werken aan een voor Ede omvangrijke en belangrijke opgave met velen; ambtenaren, adviseurs, bestuurders, raadsleden en de samenleving van Ede. Het is heel bijzonder om aan dit gebied te werken. Zowel Enka als Defensie zijn belangrijke werkgevers voor Ede geweest en hebben de ontwikkeling van Ede in economisch en maatschappelijk opzicht in belangrijke mate bepaald. Er ligt veel historie op deze plekken. De ontwikkeling van Ede heeft vooral in de Vallei plaats gevonden. Voor uitbreidingen van de stad hebben Edenaren altijd in westelijke richting gekeken. Nu moeten we naar het oosten gaan kijken en gaan bouwen in gebieden die een bijzondere betekenis voor ons hebben. Dat maakt het van groot belang dat deze plannen verder vorm gaan krijgen in samenspraak met de Edese samenleving. Het moet opnieuw een gebied zijn waar we met zijn allen trots op kunnen zijn omdat we daarmee belangrijke functies voor de stad en de regio op een kwalitatief hoogwaardige manier hebben kunnen realiseren. Want om kwaliteit te kunnen maken en om te voorkomen dat er dingen gaan gebeuren die we eigenlijk niet willen is het nodig om het integraal aan te pakken. En integraal aanpakken in deze fase betekent eerst de belangrijkste hoofdlijnen met elkaar afspreken: hoe we het landschap als basis inzetten, welke infrastructuur er nodig is die zowel voor de nieuwe als de bestaande stad oplossingen kan bieden, hoe we het station als knooppunt beter kunnen gaan gebruiken en vervolgens daarna pas plannen maken voor onderdelen. Dat maakt het ook aantrekkelijk voor partijen om in dit gebied te gaan investeren. Want dat is nodig om tot de gewenste kwaliteit te kunnen komen.

Ik zie dit Masterplan als het startpunt van een proces waarin we met zijn allen werken aan nieuwe invulling en betekenis van deze prachtige gebieden.

Simon van de Pol
Wethouder Ruimtelijke Ordening

0.1 inleiding.

In dit Masterplan wordt een integrale ontwikkelingsstrategie geschetst voor een omvangrijk gebied aan de oostzijde van Ede. Het Masterplan is het resultaat van intensief onderzoek en discussie naar de betekenis en functie van de gebied in lokaal, regionaal en interregionaal perspectief.

Het Masterplan kent een aantal functies:

- het aanbrengen van ruimtelijke en functionele samenhang in dit omvangrijke gebied;
- een communicatiemiddel om met de vele direct en indirect betrokken partijen en belanghebbenden in gesprek te komen en te blijven;
- een middel om regie te kunnen houden over een langdurige en complexe gebiedsontwikkeling.

In het Masterplan wordt een raamwerk opgesteld waarbinnen de verschillende deelgebieden kunnen worden ontwikkeld. Het Masterplan biedt het kwalitatieve kader waarbinnen alle verdere uitwerkingen getoetst en uitgevoerd worden. Het Masterplan laat zien dat het zinvol is om de samenhang te zoeken en dat juist door een integrale aanpak er meer kan worden bereikt dan wanneer er een meer versnipperde aanpak wordt gekozen. Overigens betekent dit niet dat nu binnen dit gebied alles met alles samenhangt. Het huidige overzicht laat juist zien dat er wel degelijk gebieden zijn die op zichzelf ontwikkeld kunnen worden zonder dat gewacht moet worden op andere onderdelen. De kop van de Parkweg en de westelijke delen van de spoorzone zijn daar voorbeelden van. Dat neemt niet weg dat ook deze gebieden zullen profiteren van de kwaliteits-slag die het totaal zal opleveren.

ambitie en randvoorwaarden.

De ambitie en de randvoorwaarden zijn vooraf vastgelegd in de Kadernota. Deze Kadernota is tot stand gekomen na een intensieve discussie met het bestuur en de Raad van Ede. De centrale vragen daarin zijn:

- wat is het gewenste ambitieniveau van de planontwikkeling?
- aan welke randvoorwaarden moet worden voldaan om dit verantwoord te bereiken?

De Kadernota geeft aan dat de ontwikkeling van de Ede-Oost moet leiden tot een kwaliteitsslag voor stad en regio door:

- het in te zetten programma;
- de verbetering van het beeld van de stad;
- de verbetering van de bereikbaarheid.

Belangrijk is ook dat in de Kadernota is afgesproken dat de gebiedsontwikkeling zelf voor een belangrijk deel de extra investeringen moet genereren. Het gaat dan vooral om:

- de investeringen in de infrastructuur, zoals de oostelijke ontsluitingsweg en de nieuwe aansluiting op de A12;
- het opheffen van de barrière van het spoor en eventueel de nieuwe weg;
- investeringen in het nieuwe station;
- investeringen in de openbare ruimte zoals de groene verbindingen met de Veluwe.

plan met een breed draagvlak.

Ede-Oost bevindt zich in de bestaande stad en is feitelijk een herstructureringsopgave. Dat betekent dat velen zich daarbij betrokken voelen. Vandaar dat het communicatieproces met alle direct en indirect betrokkenen een belangrijk onderdeel van het gehele proces is. In de afgelopen periode is in verschillende fasen intensief gesproken. Er zijn bijeenkomsten geweest met bewoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties, soms samen, soms apart soms in de vorm van een denktank van belanghebbende deskundigen. Deze gesprekken hebben nadrukkelijk een rol gespeeld bij de planvorming. De resultaten daarvan zijn in een separate rapportage opgenomen. Ook in dit opzicht wordt het Masterplan als een startpunt gezien voor een proces waarin de samenleving van Ede zal blijven worden betrokken.

parallelle processen.

Parallel aan het opstellen van het Masterplan spelen een aantal processen die er een direct verband mee hebben:

Enka:

Het Enka-terrein is verworven door een samenwerking tussen AM-Wonen en Fortis (Bennekomseweg BV). Tussen AM-Wonen/Fortis en de gemeente Ede is een intentieovereenkomst gesloten. Hierin staat aangegeven dat het Masterplan de uitgangspunten en randvoorwaarden voor het plan van Enka oplevert en dat vanuit de gebiedsontwikkeling aan de gewenste kwaliteitsslag zal worden bijgedragen. Door AM-Wonen/Fortis is AWG Architecten in samenspraak met de gemeente Ede geselecteerd. In afstemming met het Masterplan wordt door dit bureau gewerkt aan de voorbereidingen voor een stedenbouwkundig plan voor Enka.

Voor wat betreft de monumenten op het Enka-complex is een convenant gesloten tussen AM-Wonen, de Rijksdienst voor de Monumentenzorg en gemeente Ede. Voor de uitvoering van dit convenant is een commissie ENKANS ingesteld waarin de Welstandscommissie, de Monumentencommissie en de Rijksdienst voor de Monumentenzorg zijn vertegenwoordigd.

Feniks:

Voor het afstoten van de kazernecomplexen in Ede is door het Ministerie van Defensie een projectgroep ingesteld waarin tevens zitting hebben de ministeries van LNV, EZ, VROM, V&W en Financiën, de provincie Gelderland en de gemeente Ede. Deze projectgroep heeft 2 doelen:

- herbestemming van de kazerneterreinen;
- afstoting van de kazerneterreinen.

Voor wat betreft de herbestemming is afgesproken dat het Masterplan daarvoor de basis biedt. Voor wat betreft de afstoting wordt nu overwogen dat het Rijk bij de ontwikkeling betrokken blijft in samenwerking met de gemeente Ede.

Daarnaast lopen er op andere locaties zoals de Kop van de Parkweg, het stationsgebied en het westelijk deel van de spoorzone diverse gesprekken met verschillende partijen.

0.2 de opgave.

In de Nota Ruimte is de regio Wageningen-Ede-Rhenen-Veenendaal (WERV) aangewezen als economisch kerngebied. De WERV kent volgens de Nota een brede en dynamische economische structuur, herbergt een kenniscentrum van formaat (Food Valley) en is stevig verbonden met het nationale stedelijke netwerk Arnhem-Nijmegen. In het Ontwerp-Streekplan Gelderland wordt dan ook ingezet op verdere ontwikkeling van deze positie. In aansluiting op de Regiovisie Vallei wordt de regio WERV getypeerd als een regionaal stedelijk netwerk, geschakeerd rond een grote open ruimte (het Middenveld) en omgeven door de hoogwaardige landschappelijke kwaliteiten van Utrechtse Heuvelrug, Rivierengebied, Veluwe en Gelderse vallei. Deze kwaliteit zou in tact gehouden moeten worden door ruimtedruk voortkomend uit de economische positionering te geleiden naar de vier stedelijke hoekpunten van het netwerk. Herstructurering gaat daarbij vóór stadsuitleg en dient tevens te leiden tot verbreding van het aanbod aan stedelijke milieus in de regio.

Ede-Oost levert daartoe, vanwege de omvang, het intercitystation Ede-Wageningen en de ligging op de rand van de Veluwe, zeer bijzondere (bovenregionale) mogelijkheden. Het intercitystation is ook het belangrijkste knooppunt voor personenvervoer in de WERV. Verdere versterking daarvan moet plaatsvinden door kwaliteitsverbetering op de Valleilijn naar Amersfoort en door een directe aansluiting van Ede-Oost op de A12. Het station moet voorts het ankerpunt gaan vormen voor een stelsel van hoogwaardige openbaar vervoersvoorzieningen dat de groeiende relaties tussen de steden moet faciliteren (het Rondje WERV). Andersom moeten de programma's voor Ede-Oost bijdragen aan het draagvlak voor verbetering van de Valleilijn en realisering van het Rondje WERV.

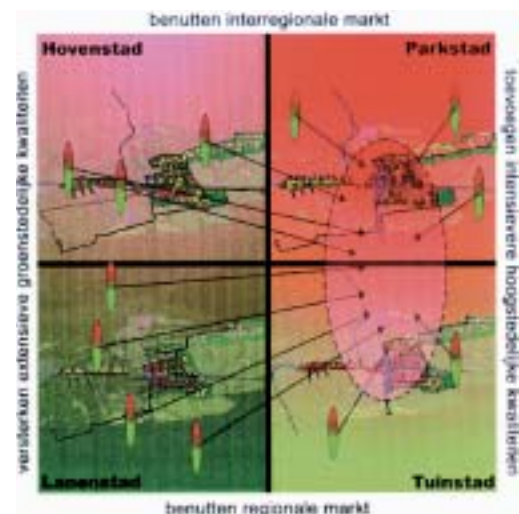
Uit diverse marktverkenningen blijkt, dat Ede-Oost een uiterst belangrijke regionale positie inneemt. De ligging op de Veluwerand en de goede nationale bereikbaarheid maken dat de locatie ook op bovenregionale markten concurrerend kan zijn. De vraag doet zich dan voor of daarbij vooral de Veluwekwaliteiten benut moeten worden (door het accent te leggen op extensieve groenstedelijke milieus) of juist de goede bereikbaarheid (door het accent te leggen op intensieve hoogstedelijke milieus). Om daar zicht op te krijgen zijn in de aanloop naar het stedenbouwkundige Masterplan vier extreme modellen ontwikkeld.



Het model Parkstad richtte zich op intensieve verstedelijking in een hoogwaardige groene ambiance. Daarbij werd gemikt op de behoefte van kapitaalkrachtige ouderen aan centrumstedelijk wonen in een rustige en veilige omgeving, de behoefte bij jongere éénpersoonshuishoudens aan appartementen op een plaats die goed ontsloten is op meerdere polen van werkgelegenheid, en op de behoefte van kennisintensieve bedrijven aan hoogwaardige kantoren in een parkachtige setting. In het model Tuinstad werd voortgebouwd op de kwaliteit die Ede de afgelopen decennia overwegend heeft gerealiseerd: grondgebonden gezinswoningen met tuin en verdichte woonmilieu rondom de (wijk)centra. De bereikbaarheidspositie van het station werd benut voor het concentreren van regionale kantoren en publieke functies. Het model Hovenstad richtte zich even-

eens op de bovenregionale markten. De invulling ervan was extensief en bestond uit een mix van geschakelde ruime gezinswoningen en als landgoed uitgevoerde appartementencomplexen en statige kantoren. In het model Lanenstad werd voortgebouwd op de kwaliteiten die Ede biedt langs de lanen in het oostelijke deel van de stad. Wat betreft bedrijvigheid richtte het model zich op kantoorvilla's in een bosrijke omgeving. Uit debatten daarover in de gemeenteraad (Discussienota) en vervolgens met de Edese bevolking (Kadernota) bleek een groot draagvlak het combineren van modellen Parkstad en Tuinstad in de spoorzone en de stationsomgeving. Meer naar de randen toe zou geëxtensiverd moeten worden met elementen uit de modellen Lanenstad en Hovenstad. Toevoegen van recreatieve en culturele voorzieningen moet leiden tot een levendige stations-

omgeving. Ede-Oost zou een kwaliteitsimpuls moeten geven aan zowel de stad als de regio. Het programma moet voorzien in de lokale en bijzondere regionale woningbehoeften, appelleren aan de behoeften van kapitaalkrachtige groepen van elders en ruimte moeten bieden voor het aantrekken van hoogwaardige werkgelegenheid. Ruimtelijk dient een stadsdeel te ontstaan met een sterk Edes karakter, waarbij voorzien is in een groene onderlegger die de Veluwe de stad in brengt en in een goede aanhaking van Ede-Oost aan de bestaande stad. Voorts moet worden bijgedragen aan het slechten van de barrières tussen het noordelijke en het zuidelijke stadsdeel en moet een directe ontsluiting van Ede-Oost op de A12 eveneens bijdragen aan ontlasten van de stad van doorgaand verkeer.



0.3 de locatie.

De locatie Ede-Oost/ Spoorzone bestaat uit vier kazerneterreinen, het voormalige ENKA fabriekscomplex, het station en de stationsomgeving, de kop van de Parkweg en het westelijk deel van de spoorzone. Het gebied heeft inclusief de spoorzone een bruto oppervlakte van zo'n 200 hectare, waarvan ruim 120 hectare netto is te ontwikkelen. Het is langgerekt gebied met een breedte van ongeveer 400 tot 500 meter dat tussen het huidige stedelijke gebied en het landschap van de Veluwe in ligt.

De brede spoorzone deelt Ede op in een noordelijk deel, waar het oude centrum van Ede-dorp en de kazerneterreinen deel van uit maken, en een zuidelijk deel, dat sterk wordt gekleurd door de aanwezigheid van de ENKA fabriek.



stad in de Gelderse vallei.

Paradoxaal genoeg zijn het de belangrijkste aanjagers van de Edese groei geweest die de stad voor een deel hebben beroofd van haar ligging aan de Veluwe. De kazernes en het uitgestrekte ENKA complex liggen op de grens tussen de hoger gelegen Veluwe en het landschap van de Gelderse vallei. Het dorp Ede, dat zich oorspronkelijk nestelde op een knooppunt van zandpaden op de rand van de Veluwezoom groeide noodgedwongen in westelijke richting uit tot een netwerkstad in de Gelderse vallei.

Het dorp waar het ooit mee begon vormt daardoor niet het letterlijke centrum van de netwerkstad, maar verschuilt zich in de noord-oost hoek en koestert haar prachtige ligging in de Veluwezoom. Zo bezien vormen Ede-Oost en de spoorzone een T-vormige breukzone in de stedelijke structuur van Ede die de Veluwe op afstand houdt en de stad in twee stukken deelt.



rustoord langs de Veluwezoom.

De eerste indruk van Ede-Oost is die van een paradijselijk rustoord, een gebied waar het aangenaam wonen en werken is. De Stationsweg, de Klinkenbergerweg, de Beukenlaan, de Kazerne-laan en de Nieuwe Kazerne-laan die het gebied ontsluiten zijn allemaal te typeren als bomenlanen. Los van de verkeersfunctie van deze lanen en straten overheerst het lommerrijke beeld van de vaak monumentale beplantingen en de ontspannen

wijze waarop woonhuizen, woongebouwen, kantoren en instituten zich hier hebben genesteld. De arcadische atmosfeer wordt nog eens versterkt door de hoogteverschillen in het gebied. Deze zorgen ervoor dat de lanen ook nog eens zachtjes stijgen en dalen. De landschappelijke schoonheid op het grensvlak van de hoger gelegen Veluwe en de Gelderse vallei is op deze wijze in Ede-oost zichtbaar gebleven.



het arcadische wonen.

De Componistenbuurt en de Burgemeesterswijk ten oosten van de Klinkenbergerweg laten zien wat de kwaliteit van het wonen op het grensvlak van Veluwe en de Gelderse Vallei kan zijn. Het woongebied kent een mix van projectmatig ontworpen en gerealiseerde wooncomplexen, vrijstaande

landhuizen op hun eigen domein en alles wat hier tussen mogelijk is. Deze onorthodoxe en ontspannen menging van woontypologieën en de in alles door-dringende landschappelijke atmosfeer maken dit gebied tot een voorbeeld voor de kwaliteit die ook in Ede-Oost is te realiseren.



de wereld achter de hekken.

Ede-Oost bestaat voor het grootste deel uit een wereld die niet openbaar is. Voor velen is de wereld achter de hekken, slagbomen en portiersloges terra incognita. Paradoxaal genoeg herbergen deze militaire en industriële enclaves een rijk en deels monumentaal cultureel erfgoed. Het gaat hierbij niet alleen om geïsoleerde monumentwaardige gebouwen en gebouwencomplexen.

Zeker zo veelbetekenend is de enclaveachtige karakteristiek van Ede-Oost als totaal. Deze ruimtelijke structuur weerspiegelt de aanwezigheid van grote militaire en industriële instituten die Ede-dorp hebben doen uitgroeien tot stad. Kenmerkend is bovendien de wijze waarop de monumentale gebouwenensembles in iedere enclave een andere ruimtelijke structuur en atmosfeer hebben gecreëerd.

Ten slotte zijn er de verhalen: de details die tot in lengte van dagen kunnen vertellen van de wordingsgeschiedenis van deze enclaves: de bank bij de ENKA, de militaire monumenten, de stormbaan in het bos, het zijn allemaal betekenisvolle fragmenten uit een door velen niet gekende wereld van Ede-Oost die iets toevoegen aan een nieuwe toekomst voor het gebied.



het station en omgeving.

Station Ede-Wageningen is in 1845 midden in het bosrijke gebied tussen Ede en Bennekom gerealiseerd op de plek waar het spoor de lommerrijke laan richting Bennekom kruiste. Het was kennelijk niet aan de orde om met het spoor het toenmalige dorp Ede aan te doen. Door de komst van defensie en de ENKA groeide het dorp Ede in de loop van de tijd tot stad. Hierdoor kwam het station langzamerhand in het stedelijk gebied te liggen.

De wat onbestemde atmosfeer ter plekke van het stationsplein is in de loop van de tijd groter geworden toen het station haar ligging aan de Bennekomseweg tussen Ede en Bennekom verloor. De spoorwegovergang over de Stationsweg werd vervangen door het voetgangerstunneltje van het station. Het doorgaande verkeer werd via de Klinkenbergerweg middels een tunnel onder het spoor doorgeleid om iets verder het tracé van

de Bennekomseweg weer op te pakken. Het station en het stationsplein verloren hiermee hun ligging aan en oriëntatie op de directe verbinding tussen Ede en Wageningen. Historisch gezien was deze ligging aan de Bennekomseweg nu juist het enige dat de positie van het station in de stad nog enigszins verklaarde. De verdiepte ligging van de Klinkenbergerweg ter plaatse van het spoor verstoortte bovendien de ruimte-

lijke relatie van de Stationsweg/Bennekomseweg met de Maurits-zuidkazerne en het ENKA-complex. Alhoewel het station Ede-Wageningen is uitgegroeid tot een intercitystation met een belangrijke functie als overstapplaats op het regionale openbare vervoer oogt het station nog steeds als een logistiek knooppunt zonder stad.

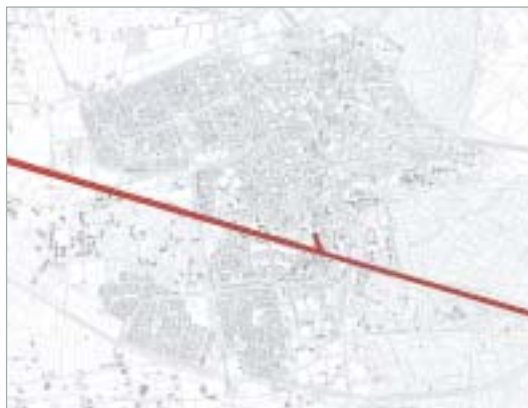


het spoor als een breuklijn.

In het gebied tussen het viaduct van de Keesomstraat en de Albertstunnel doorkruist het spoortracé de stedelijke structuur van Ede. Het spoor trekt een lange lijn door Ede die de stad in twee delen deelt. De zone aangrenzend aan het spoor wordt gevormd door een aantal woonbuurten en bedrijfsterreinen. De gebieden aan beide zijden van het spoor hebben nadrukkelijk een eigen sfeer en kwaliteit. Het spoor vormt hier dan ook niet zozeer een breuk in een stedenbouwkundig samenhangend

stadsdeel maar vormt eerder de grens tussen twee qua woonmilieu verschillende stadsdelen. Twee lange lijnen in de wegenstructuur van Ede rijgen de woonbuurten en bedrijfsterreinen aan weerszijden van het spoor aaneen.

Eén van deze lijnen is de Hakselseweg, een langgestrekte straatweg met lintbebouwing. De andere lange lijn wordt gevormd door de Kerkweg. Deze twee lange lijnen kruisen het spoor gelijkvloers.



de sfeer van de Sijsselt.

Direct grenzend aan de huidige kazerneterreinen strekt het landschap van de Veluwe zich uit. Een prachtig bosrijk en licht geaccidenteerd gebied dat uiteindelijk uitmondt in de open vlakte van de Ginkelse heide. Direct ten oosten van het terrein van de ENKA hebben zich een tweetal instituten in het boslandschap genesteld. Een complex permanent bewoonde recreatiewoningen en een inrichting verschuilen zich hier in de bossen.





0.4 ontwerponderzoek.



ontwerponderzoek.

Voordat een integrale samenhangende planstructuur kon worden ontworpen, moesten een aantal aspecten nader worden onderzocht. Dit zijn achtereenvolgens de landschappelijke opbouw van de locatie, de cultuurhistorische gegevens, de verkeersproblematiek, en de inpassingsmogelijkheden van het spoor.

landschap.

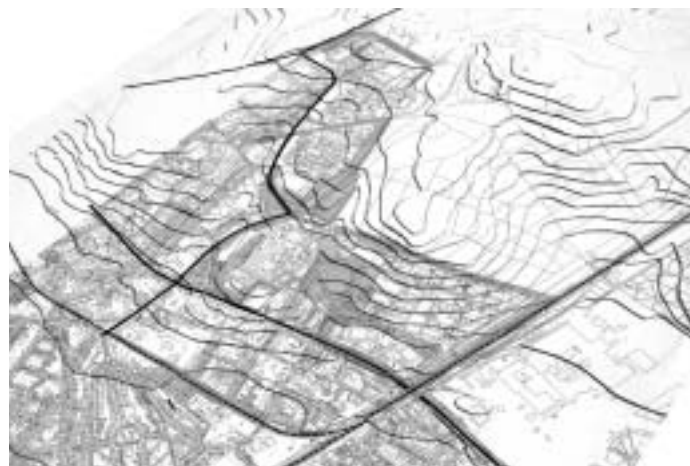
De groenstructuur van Ede-Oost bestaat uit een drietal elementen; het netwerk van bomenlanen dat het gebied dooradert, het parkachtig ingerichte gebied tussen de Maurits-noordkazerne en de Maurits-zuidkazerne, en het bos van de Sysselt. Deze groenstructuur heeft een monumentale kwaliteit en maakt de aanwezige hoogteverschillen op de grens tussen Ede en de Gelderse Vallei voelbaar.

De hoogteverschillen structureren het gebied in hoge mate en delen het op in een aantal te onderscheiden delen met verschillende karakteristieken. De terreinen van de Stevin- en Beeckmankazerne liggen op een slome oost-west helling die vanaf de Eikenlaan langzaam oploopt naar de Veluwe.

Ze zijn hierin verwant aan het lommerrijke woongebied van de Componistenbuurt en Burgemeesterswijk, noordelijk van de Nieuwe Kazernelaan. De Maurits-noordkazerne daarentegen ligt als een relatief geïsoleerd vlak plateau hoog boven de Klinkenbergerweg aan de Eikenlaan. De Maurits-zuidkazerne valt in twee delen uiteen, gescheiden door een met bomen beplante steilrand. Ten westen van deze steilrand ligt het parklandschap met de twee monumentale kazernegebouwen. Ten oosten van de steilrand ligt het kazerneterrein dat in trappsgewijs oplopende plateaus het hoogteverschil van ongeveer twintig meter naar de Sysselt overbrugt.



groenstructuur



hoogteverschillen

De steilrand loopt uit in het parkachtige gebied tussen het plateau van de Maurits-noordkazerne en de terrassen van de Maurits-zuidkazerne. Dit parkachtige gebied ligt in de vallei die het hoogteverschil tussen de Klinkenbergerweg en de Veluwe overbrugt. De vallei en de steilrand vormen een belangrijke landschappelijke kwaliteit van Ede-Oost die nu nog verscholen ligt achter de hekken van de defensie-terreinen.

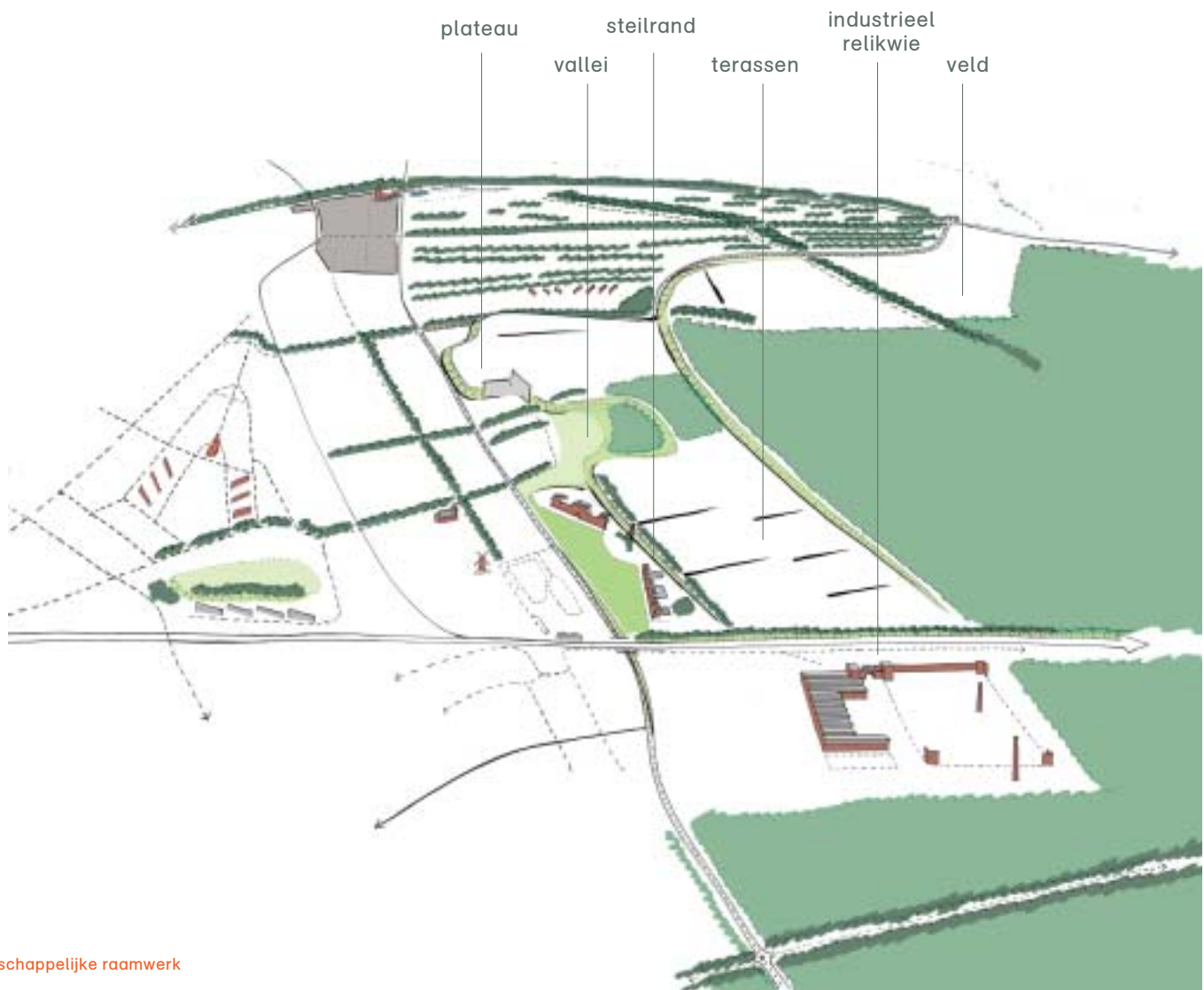
Het terrein van de voormalige ENKA-fabriek tenslotte kent weinig hoogteverschillen en ligt in zijn geheel aanmerkelijk lager dan de defensie-terreinen ten noorden van de spoorlijn. Het netwerk van lanen ont-

sluit het gebied en verbindt Ede-Oost met enerzijds Ede en anderzijds het landschap van de Veluwe. Twee van de lanen in dit netwerk, de Klinkenbergerweg en de Nieuwe Kazernelaan, vormen de grens tussen de kazerne-terreinen en het bestaande stedelijk gebied. Deze twee lanen vormen samen met de Stationsweg de belangrijkste lijnen die Ede-Oost in de ruimtelijke structuur van Ede verankeren. Het netwerk wordt gecompleteerd door zeven min of meer haaks op deze lijnen georiënteerde verbindingen tussen het stedelijke gebied en de bossen. Van deze verbindingen hebben de Syssestelaan, de Eikenlaan en de Horalaan de gedaante van een monumentale bomenlaan.

De Kazernelaan en de Berkenlaan hebben als woonstraat weliswaar een prachtig profiel met grote bomen maar maken minder dominant deel uit van de ruimtelijke hoofdstructuur. Tot slot lopen ten noorden en zuiden van het spoor een tweetal enigszins verborgen verbindingen die de stations-omgeving met de Veluwe verbinden.

De contramal van deze ruimtelijke structuur van groengebieden, bomenlanen en hoogteverschillen wordt gevormd door de feitelijke kazerne en fabrieksterreinen. Deze gebieden liggen als deels verlaten en ontoegankelijke enclaves los van elkaar en los van Ede in het hierboven beschreven land-

schappelijke raamwerk. Deze ruimtelijke structuur van een landschappelijk raamwerk en losliggende enclaves is een van de krachtigste ruimtelijke kwaliteiten van Ede-Oost. Uitgangspunt bij het masterplan is voort te bouwen op deze ruimtelijke structuur door Ede-oost te transformeren in een landschap van bewoonde enclaves. Een bewoond landschap dat de ligging van Ede op de rand van de Velwezoon verzilvert en de ruimtelijke relaties tussen de stad Ede en de Veluwe versterkt.



landschappelijke raamwerk

cultuurhistorie.

Ede-Oost is op dit moment grotendeels een wereld van enclaves achter hekken. De kazerneterreinen en het ENKA-complex hebben ruimtelijk altijd een zekere autonomie gekend. Aangelegd op enige afstand van de stedelijke bebouwing met een eigen ingang, vaak in de vorm van een poortgebouw, omringd door groen. Deze karakteristiek van autonome enclaves, op afstand van Ede, is een ruimtelijke eigenenschap die, zowel gezien vanuit de cultuurhistorie van het gebied als vanuit het toekomstig gebruik als woongebied, het waard is om te worden gekoesterd.

De enclaves herbergen bovendien een schat aan cultuur-historische bebouwing. Een reeks van de kazerneterreinen en fabrieksgebouwen is monumentwaardig en heeft een belangrijke rol gespeeld in de geschiedenis van het leger, de ENKA onderneming en de gemeenschap van Ede zelf.

Elke enclave kent een aantal gebouwen die om cultuurhistorische redenen in aanmerking komen om zo mogelijk te worden gehandhaafd. Niet alleen de architectuur van deze gebouwen is kenmerkend voor de ontstaansperiode van de verschillende terreinen. Ook de wijze waarop de gebouwen zijn gegroepeerd als samenhangende stedenbouwkundige ensembles vertelt iets over de historie van de kazernes en het ENKA-complex. Clustering rond een exercitieterrein of appèlplaats, en symmetrieassen en zonerings die de kazerneterreinen ordenen zijn waardevolle compositorische principes die als ruimtelijk thema kunnen worden opgenomen in het stedenbouwkundige ontwerp voor de woonenclaves.

De enclaves als ruimtelijk fenomeen, de ordeningsprincipes van de gebouwensembles en de architectuur van de gebouwen vormen samen de cultuurhistorische laag van Ede-Oost. Deze cultuurhistorische erfenis heeft een organiserende en bepalende rol in de structuur van het plan en de identiteit van de afzonderlijke enclaves.

De notitie Cultuurhistorie, Plangebied Ede-Oost verhaalt van de wordingsgeschiedenis van de kazerneterreinen en de ENKA-fabriek. In de studie wordt tevens duidelijk gemaakt welke gebouwen het vanuit cultuur-historisch perspectief waard zijn om te behouden.

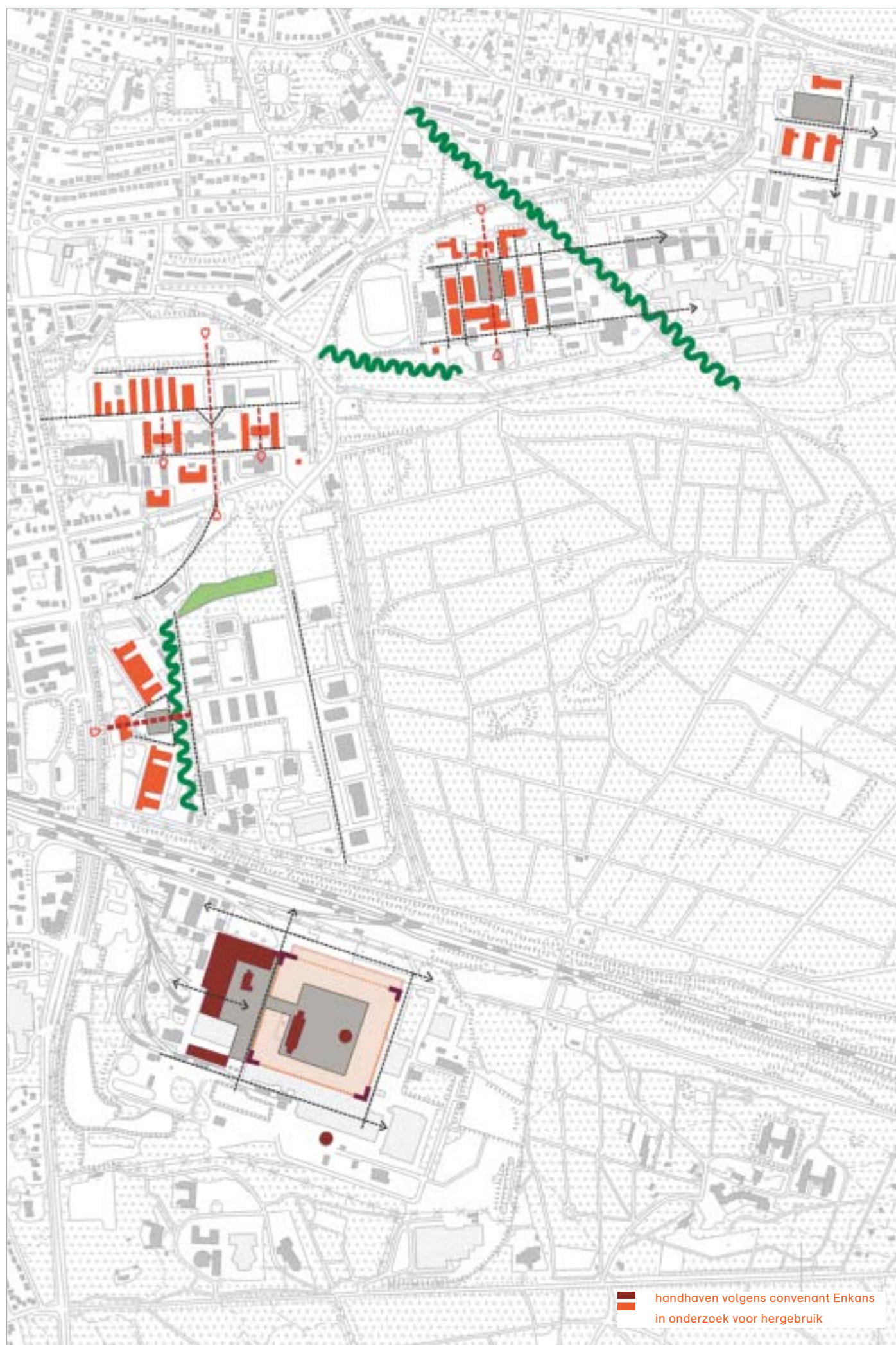
Op de kazerneterreinen zijn deze gebouwen geïnventariseerd en voorzien van een status, oplopend van "karakteristiek pand" tot "in procedure als rijksmonument". Deze geëtiketteerde panden zijn door het architectenbureau Braaksma en Roos onderzocht op de mogelijkheden voor hergebruik. In het rapport Onderzoek naar de herbestemmingsmogelijkheden van de kazernementen in Ede Oost wordt verslag gedaan van dit onderzoek. In het rapport worden de staat van beheer en de kansen voor een zinnige en haalbare vorm van hergebruik van de geselecteerde gebouwen over het algemeen positief ingeschat.

Voor het ENKA-terrein is in vervolg op eerdere inventarisaties in februari 2004 een convenant gesloten tussen de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, de Grondbank Bennekomseweg Ede CV en de gemeente Ede. In dit convenant zijn onder andere afspraken gemaakt over de te behouden rijksmonumentale complexonderdelen

Centrale vraag blijft uiteraard of de omvang van het totale gebouwwolume dat in aanmerking komt te worden hergebruikt niet een te zware hypotheek legt op de financiële en markttechnische haalbaarheid van het project Ede-Oost. Nader onderzoek van de afzonderlijke complexen in de context van de betreffende enclaves zal dit duidelijk moeten maken. De vraag naar de haalbaarheid onderstreept echter nadrukkelijk de noodzaak om aan het begin van het planproces na te denken over een strategie waarin de herontwikkeling van deze reeks van gebouwen een plaats krijgt in een integraal en haalbaar ontwikkelingsproces van Ede-Oost.

In de planvorming is het mogelijke hergebruik van alle geëtiketteerde gebouwen beschouwd als een uitdaginge kans voor de herontwikkeling van Ede-Oost. Vrijwel alle gebouwen die in deze notitie zijn voorzien van een etiket, variërend van mogelijk Rijksmonument tot karakteristiek pand, maken deel uit van de plankaart van het Masterplan. Daarmee is niet gezegd dat ook al deze gebouwen noodgedwongen moeten worden hergebruikt. De structuur van het Masterplan anticipeert echter wel op deze mogelijkheid. Mocht nader onderzoek duidelijk maken dat sommige gebouwen wel en andere gebouwen niet in aanmerking komen voor hergebruik, dan laat dit het concept en de ruimtelijke structuur van het Masterplan onverlet.





Stevin en Beeckman-kazerne.

De gebouwen van de Beeckmankazerne die tussen 1938 en 1939 zijn gerealiseerd vallen op door hun sterk naar binnen gekeerde stedenbouwkundige samenhang. De gebouwen staan gegroepeerd rondom de centrale appèlplaats. Daarnaast is sprake van een oost-west lopende zonering. Deze zonering levert een aantal zichtassen op in oostelijke richting.

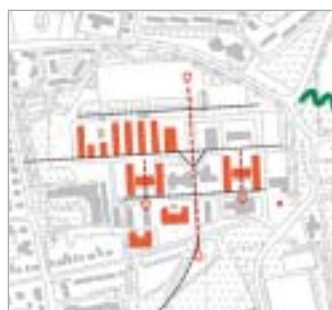


-  = in procedure als Rijksmonument (> RM)
-  = Gemeentelijk Monument in procedure als Rijksmonument (GM > RM)
-  = Gemeentelijk Monument (GM)
-  = Karakteristiek Pand in onderzoek procedure als Gemeentelijk Monument (KP > GM)
-  = Karakteristiek Pand (KP, zonder status)

Maurits-noord-kazerne.

Deze kazerne voor de artillerie herbergt een groot aantal vanuit de cultuurhistorie gezien interessante gebouwen. Meest in het oog springend zijn de twee H-vormige kazernegebouwen die in 1908 in chaletstijl zijn gebouwd, de in 1936 gebouwde sobere expressionistische Bergansiuskazerne en een reeks karakteristieke stallen. De van oorsprong streng symmetrische opzet van het terrein is door het

vervallen van de oorspronkelijke kazernepoort in de symmetrieas en door latere gebouwde toevoegingen enigzins verwaterd en minder voelbaar. Belangrijk ordeningsprincipe op dit moment is de organisatie van het terrein in een aantal zones waarin de gebouwen serieel zijn geordend. Deze zonering bepaalt samen met de sluimerende symmetrie de ruimtelijke karakteristiek van deze kazerne.



- = in procedure als Rijksmonument (> RM)
- = Gemeentelijk Monument in procedure als Rijksmonument (GM > RM)
- = Gemeentelijk Monument (GM)
- * = Karakteristiek Pand in onderzoek procedure als Gemeentelijk Monument (KP > GM)
- = Karakteristiek Pand (KP, zonder status)

Maurits-zuid- kazerne.

Op dit kazerneterrein springen met name de twee grote kazernegebouwen langs de Klinkenbergerweg in het oog. Deze voormalige infanteriekazernes werden tussen 1904 en 1906 gebouwd in een neorenaissancistische bouwstijl. Samen met de kantine en het ketelhuis vormden deze gebouwen een monumentale symmetrische compositie. Vanaf de oorspronkelijke poort aan de Stationsweg toonde deze symmetrie zich als het ordenende principe van deze kazerne. De aanleg van de Klinkenbergerweg heeft deze samenhang tussen de axiale benadering van het kazernecomplex en de strenge symmetrie verstoord.

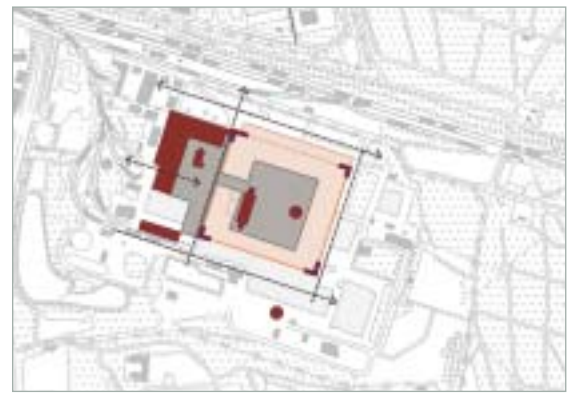


-  = in procedure als Rijksmonument (> RM)
-  = Gemeentelijk Monument in procedure als Rijksmonument (GM > RM)
-  = Gemeentelijk Monument(GM)
-  = Karakteristiek Pand in onderzoek procedure als Gemeentelijk Monument(KP > GM)
-  = Karakteristiek Pand (KP, zonder status)

ENKA-terrein.

In 1919 werd de eerste fabriek gebouwd, die in 1925 en 1928 een aantal grote uitbreidingen kende. In enkele bouwfasen werd een groot-schalig en efficiënt opgezet complex gerealiseerd. Het eerste concept bestond uit een carré van vier gesloten en naar binnen gekeerde vleugels rondom een open binnenplaats, met op de hoeken vier forse torens. De toegangspoort was oorspronkelijk symmetrisch in de westgevel gesitueerd, gericht op de Bennekomseweg. De uitbreidingen omvatte onder andere drie eveneens gesloten vleugels rondom een tweede binnenplaats. Door deze uitbreiding kwam de centrale toegang, in de vorm van een monumentaal poortgebouw langs het spoor

te liggen. De fabriek presenteerde zich hier aan de reiziger met de lange gevelwanden, de hoektorens en de monumentale poort als een moderne industriële vesting. In het oog springt allereerst de schaal van het gehele complex. Zowel de uitgestrektheid van het fabrieksgebouw, die wordt onderstreept door de lange en grotendeels in één architectuur vormgegeven gevels, als de imposant hoge schoorstenen onderstrepen de haast landschappelijke schaal van het complex. Naast de grote schaal is het de naar binnen gekeerde ruimtelijke karakteristiek van het fabriekscomplex die als een sterk organiserend principe de identiteit van het hele fabriekscomplex domineert.



- = in procedure als Rijksmonument (> RM)
- = Gemeentelijk Monument in procedure als Rijksmonument (GM > RM)
- = Gemeentelijk Monument (GM)
- = Karakteristiek Pand in onderzoek procedure als Gemeentelijk Monument (KP > GM)
- = Karakteristiek Pand (KP, zonder status)

verkeer.**ligging van Ede-oost.**

In het kader van het Masterplan is onderzocht op welke wijze Ede-Oost en het stationsgebied op een hoogwaardige wijze kan worden ontsloten en hoe deze ontsluitingsstructuur kan worden ingepast in het landschap van Ede-Oost. Hierbij staat de doelstelling centraal om de condities voor een hoogwaardige ontwikkeling van Ede-Oost te optimaliseren. Tegelijkertijd dienen de neveneffecten van het verkeer voor de leefomgeving daarbij beperkt te blijven. Een tweetal observaties zijn in het kader van dit ontwerponderzoek van belang.

De historisch gegroeide verkeersstructuur van Ede vertoont een opmerkelijke onbalans waar het gaat om de ligging van Ede-Oost en het station ten opzichte van de A12. De oostflank van de stad ligt op de lijn Lunteren, Ede-Centrum en Bennekom. Dit is de oude route langs de flank van de Veluwe. Op de kruising van deze oude route en het later aangelegde spoor is het station Ede-Wageningen gerealiseerd. Deze historische ontwikkelingslijn van het dorp Ede is echter niet aangesloten op de A12. Toen de A12 werd gerealiseerd was Ede al in westelijke richting uitgegroeid en werd de uitdijende dorpsgemeenschap westelijker ter plaatse van de Willem Dreeslaan op de A12 aangesloten. Het resultaat is dat voor de bezoeker komend vanaf de A12 het centrum van Ede, of meer algemeen de oostflank van de stad, op een omslachtige manier bereikt wordt. Dit deel van de

stad lijkt een afzijdige ligging te hebben. Voor de toekomstige herstructurering van de oostflank van Ede en het stationsgebied betekent deze afzijdige ligging van de nationale infrastructuur dat de programmatische ambities bescheiden moeten blijven. Omgekeerd geredeneerd zet een directe aansluiting van Ede-Oost en de stationsomgeving op de A12 de oostflank op uitdagende wijze als een aantrekkelijke herstructureringslocatie op de regionale en nationale kaart. De combinatie van een goede bereikbaarheid met auto en trein, de landschappelijk gezien uitzonderlijke kwaliteiten, en de ligging tussen Utrecht en het Knooppunt Arnhem-Nijmegen, maken van Ede-Oost een aantrekkelijke vestigingsplaats.

huidige verkeers-structuur.

Binnen de huidige verkeers-structuur van Ede en meer specifiek Ede-Oost, zijn diverse knelpunten te signaleren. Deze hebben vooral betrekking op de overlast die het autoverkeer veroorzaakt in de woonomgeving rond de hoofdwegen. Op een aantal plaatsen hapert de doorstroming van het verkeer. Bovendien doorkruist de provinciale weg N224, die nu nog een belangrijke rol vervult in de verbinden van en naar het oosten, de natuur van de Ginkelse Heide. De transformatie van de defensie-terreinen en het terrein van

de voormalige ENKA fabriek tot een hoogwaardig woon/werkgebied zal resulteren in een aanzienlijke toename van het aantal vervoersbewegingen op het verkeersnetwerk van Ede. Prognoses en modelmatige berekeningen laten zien dat, wanneer Ede-Oost niet wordt voorzien van een eigen verkeersstructuur en aansluiting op de A12, het huidige wegennet qua capaciteit op de proef wordt gesteld maar tevens de milieuhinder in de vorm van geluidshinder, stank en uitstoot van stof te hoog oploopt.



huidige verkeers-structuur

twee benaderingen.

Bovenstaande verkeerskundige analyse en de daarmee verbonden milieutechnische problematiek maakt de noodzaak duidelijk voor een oostelijke aansluiting van Ede op de A12 die tegemoet zal moeten komen aan de volgende doelen:

- De infrastructuur moet voorzien in een goede externe bereikbaarheid van Ede-Oost;
- De verkeersstructuur moet de basis leggen voor een goede ontsluiting van de te ontwikkelen deelgebieden (interne bereikbaarheid);
- De bereikbaarheid van- en leefbaarheid in Ede mag niet verslechteren als gevolg van de ontwikkeling van Ede-Oost;
- De infrastructuur moet bijdragen aan oplossing van de bestaande knelpunten ten aanzien van leefbaarheid en bereikbaarheid in de omgeving van Ede-Oost;
- De infrastructuur moet bijdragen aan een functionele en heldere verkeersstructuur voor de gehele stad.

Bij de verkenning van de ruimtelijke mogelijkheden om deze ontsluiting van Ede-Oost te realiseren kwamen twee benaderingen naar voren. De eerste benadering ging uit van het gebruik en de optimalisatie van de bestaande verkeersstructuur in Ede-Oost. Het oplossende vermogen van deze variant blijkt echter onvoldoende. De belasting van de bestaande infrastructuur en haar directe omgeving blijft bestaan en de bestaande knelpunten worden niet opgelost maar in veel gevallen zelfs groter.

De tweede benaderingswijze gaat uit van nieuwe infrastructuur die A12 en N224 met elkaar verbindt. Deze nieuwe infrastructuur legt tevens de basis voor de hoofdontsluiting van de diverse enclaves in Ede-oost. Daarnaast voorkomt deze weg dat het verkeer van en naar de te ontwikkelen gebieden de bestaande wegen al te zeer extra belast. Op deze wijze draagt deze variant bij aan het verkleinen van de problemen qua verkeersbelasting, geluid en luchtkwaliteit in Ede. In het kader van de planvorming voor het Masterplan Ede-oost heeft deze laatste benadering daarom de voorkeur.

vier modellen, een zoektocht naar het tracé.

Voor het tracé van de nieuwe weg zijn een viertal opties bestudeerd. Naast de hiervoor genoemde verkeerskundige uitgangspunten geldt als uitgangspunt bij de tracés dat de nieuwe infrastructuur de toekomstige enclaves zo min mogelijk doorsnijdt en opdeelt in kleinere eenheden. Een volgend belangrijk kwalitatief uitgangspunt is dat de weg het karakter krijgt van een parklaan. De kwaliteit hiervan schuilt in de landschappelijke inbedding van de infrastructuur. Op die wijze vormt de nieuwe infrastructuur een aanvulling op en versterking van de huidige karakteristiek van de bomenlanen van Ede-oost. Een karakteristiek waarin mobiliteit altijd gekoppeld is aan landschappelijke kwaliteit. In dit geval wordt dit gerealiseerd door de ruimte tussen de bebouwing en de weg, die vanuit het oogpunt van geluidshinder gewenst is, parkachtig in te richten.

variant 1

In de eerste variant ligt het tracé op de grens van de Syssett en de kazerneterreinen, doorsnijdt het ENKA-terrein en buigt vervolgens parallel aan de Horalaan af naar de Bennekomseweg. Dit tracé stuit op een reeks bezwaren. Het wegtracé vormt een harde grens tussen het landschap van de Syssett en de kazerneterreinen. De toekomstige woonenclaves missen hierdoor de mogelijkheid om exclusief op de Syssett te worden georiënteerd. Het wegtracé doorsnijdt de ENKA enclave en deelt deze op in een deel dat bij het huidige fabriekscomplex hoort en een deel dat bij de Veluwe hoort. Het deel van de parklaan dat afbuigt naar de Bennekomseweg is iets ten zuiden van de Horalaan gelegen, maar doorsnijdt het landschap van landgoed Hoekelum. Het tracé van de weg ligt om voor de hand liggende redenen op het terrein van de huidige kazernes en de ENKA en niet in het landschap van de Syssett. Dit is vanuit het oogpunt van efficiënt grondgebruik geen optimaal uitgangspunt.



variant 1



variant 2

variant 2

In de tweede variant wordt het noordelijk deel van de parklaan niet buitenom de Stevin- en Beeckmankazerne heen geleid, maar binnendoor. De parklaan ligt in dit deel van het plangebied iets ten zuiden en parallel aan de Nieuwe Kazernelaan. Voordeel van deze situering is dat het nieuwe woongebied vrij kan worden georiënteerd op de Veluwe en daarmee een onbelemmerde doordringing van het landschap in het stedelijk gebied mogelijk wordt gemaakt. De route binnendoor maakt gebruik van De aanwezige ruimte tussen de kazernegebouwen en de Nieuwe Kazernelaan wordt gebruikt om het profiel inclusief de geluidshinderzone op een landschappelijke wijze in te passen. Het ruime profiel garandeert dat het bestaande woongebied niet vastgroeit aan de nieuwe woonenclave. Het huidige lanenkwartier en de nieuwe woonenclave behouden hiermee hun eigen schaal en atmosfeer. Voor het zuidelijke deel van het tracé gelden uiteraard dezelfde bezwaren als in de eerste variant.

variant 3

In de derde variant wordt voor het zuidelijke deel van de parklaan het bestaande tracé van de Bennekomseweg en de Klinkenbergerweg gebruikt. Voorbij de Mauritskazerne buigt het tracé af naar het oosten en sluit in deze variant aan op het tracé buitenom de Stevin- en Beeckmankazerne. De nieuwe parklaan kruist het spoor ter plekke van het station. Op deze wijze wordt voorkomen dat er in de verkeersstructuur van Ede oostelijk van het station een nieuwe kruising moet worden gerealiseerd met het spoor. Vanuit het oogpunt van mobiliteit en het optimaliseren van de vestigingsvoorwaarden garandeert deze variant een optimale ontsluiting van de stationsomgeving. De functie van het station als park and ride (P+R) station en transferium wordt door dit tracé ondersteunt. Het deel van de Klinkenbergerweg dat volgens de verkeersanalyses het meest ernstig zou worden geconfronteerd met een toename van de milieuhinder bij het ontbreken van een nieuwe ontsluiting wordt ook in dit model ontlast. De variant

profiteert optimaal van het ruimtebeslag van de bestaande infrastructuur en is om die reden vanuit het oogpunt van ruimtegebruik uiterst efficiënt. De aansluiting van deze variant met het tracé buitenom de Stevin- en Beeckmankazerne oogt onlogisch. Buiten de al genoemde bezwaren voor dit deel van het tracé (zie variant 1) is in de tekening zichtbaar dat de landschappelijke inpassing van de aansluiting met de Eikenlaan tot een onaanvaardbaar scherpe curve in de Parklaan leidt. Dit is alleen op te lossen door de bocht ruimer door het landschap van de Syssett te leggen.

variant 4

De vierde variant combineert de route binnendoor bij de Stevin- en Beeckmankazerne met het tracé over de Klinkenbergerweg en de Bennekomseweg. De voordelen zijn evident zichtbaar. Drie van de vier kazerne enclaves hebben een onbelemmerde oriëntatie op het landschap van de Veluwe. Dit geldt ook voor het ENKA-terrein dat bovendien in deze variant niet wordt doorsneden door de parklaan. Het ruimtebeslag van de parklaan is relatief klein aangezien er wordt geprofiteerd van de bestaande tracés van de Albertstunnel en Bennekomseweg. De delen van het verkeersnetwerk die het sterkst onder druk zouden komen te staan bij de realisatie van Ede-oost worden ontlast. Ten slotte maakt het tracé intelligent gebruik van de bestaande landschappelijke kwaliteit van Ede-oost zonder het landschap van de Veluwe aan te tasten.



variant 3



variant 4

voorkeursvariant.

Verkeerskundig zijn de effecten van deze vier varianten vergelijkbaar. De belangrijkste verschillen liggen in de belasting van de Eikenlaan, deze is zwaarder in de varianten 1 en 2, en in de belasting van het zuidelijke deel van de Klinkenbergerweg en Bennekomseweg, deze is zwaarder in de varianten 3 en 4. De bereikbaarheid van de stationsomgeving is beter in de varianten 3 en 4. Op grond van met name ruimtelijke en financiële argumenten gaat de voorkeur uit naar de geoptimaliseerde variant van de parklaan 'Maurits' (variant 4). Met dit tracé van de parklaan worden de volgende effecten bereikt:

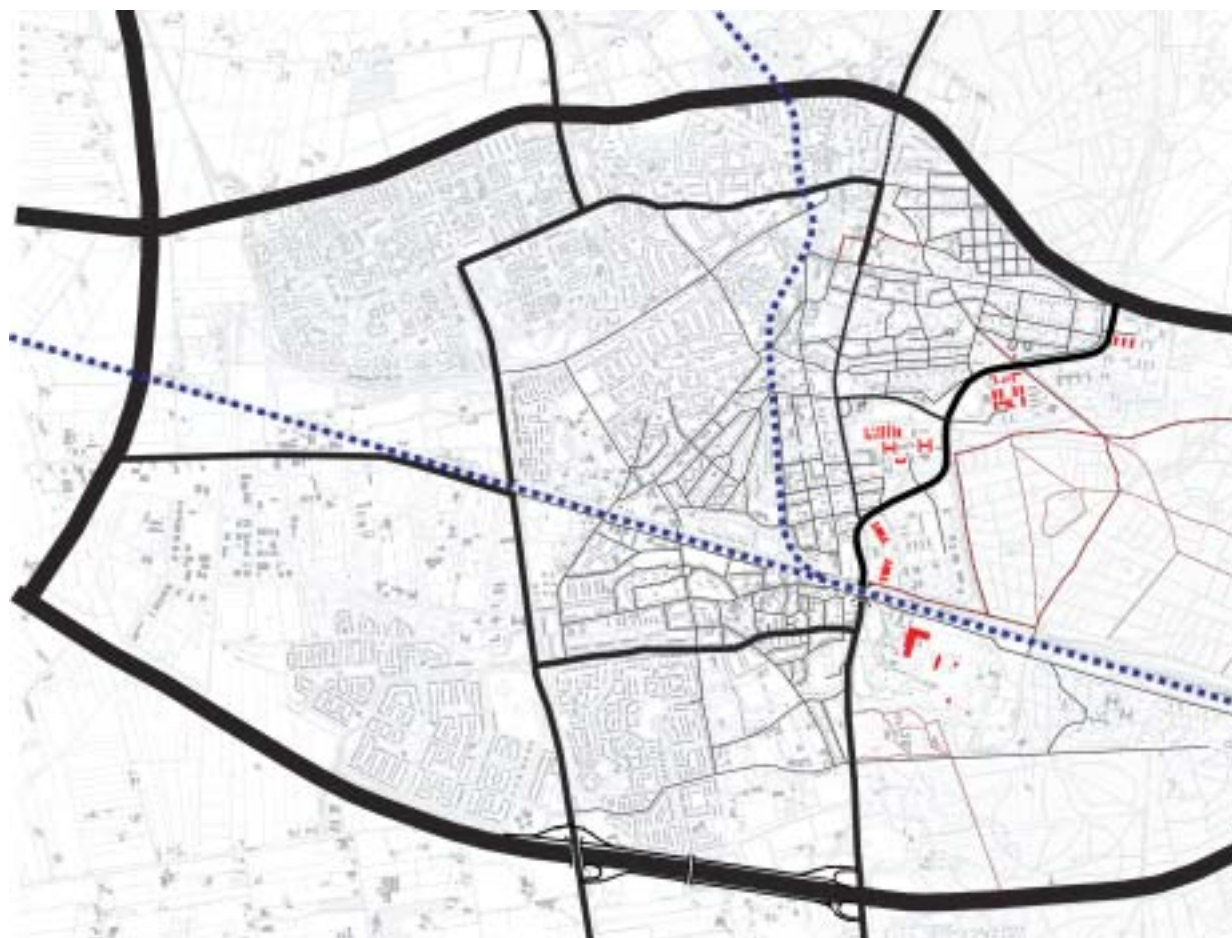
- Er wordt door de combinatie van verbindende en ontsluitende kwaliteit goed voorzien in de externe- en interne bereikbaarheid van Ede-Oost;
- Daarmee wordt het in principe mogelijk te besluiten tot een afwaardering van de N224;
- De realisatie schept de tevens mogelijkheid doorgaand noord-zuidverkeer via de Stationsweg /Klinkenbergerweg en Raadhuisstraat te weren en daarmee de bestaande knelpunten qua leefbaarheid langs deze wegen op te lossen;
- Door de aanleg ontstaan geen nieuwe problemen ten aanzien van bereikbaarheid en/of leefbaarheid in de stad;
- De Parklaan draagt bij aan een heldere verkeersstructuur voor de stad. Ede-oost maakt daarmee integraal onderdeel uit van een stadsbrede verkeersstructuur.

Om de verkeerskundige functionaliteit van de te verkiezen vierde variant voor het tracé van de parklaan te waarborgen moet worden voorzien in de volgende ontwerpuitgangspunten:

1. Een nieuwe tracering tussen Klinkenbergerweg en N224 met goede doorstromingskwaliteit, d.w.z. 50 km/uur, minimaal 2 x 1 rijbaan, en beperkte aansluitingen (geen erf aansluitingen);
2. Een aansluiting op de A12 om te voorzien in de externe bereikbaarheid (zonder overbelasting van de toevoer routes door de stad zoals Dreeslaan/ Emmalaan/Tooroplaan);
3. Een aansluiting op de Klinkenbergerweg opdat de zuidelijke bereikbaarheid van het centrum gehandhaafd blijft. Zonder aansluiting wordt de verkeersdruk op de Klinkenbergerweg logischerwijs minder, maar zorgt uitwijkend verkeer naar het

centrum of Ede-midden voor een in gelijke mate toenemende druk op alternatieve routes als de Eikenlaan of Stationsweg.

4. Het nemen van maatregelen op de Klinkenbergerweg en de Raadhuisstraat om zo het verkeer te dwingen gebruik te maken van de Parklaan. Om de leefbaarheids knelpunten langs de Klinkenbergerweg op te kunnen lossen is het weren van door gaand noord-zuidverkeer op deze route noodzakelijk. Bij de realisatie van de Parklaan wordt uitgegaan van een dergelijke maatregel, omdat anders de functionaliteit van de Parklaan belangrijk zou vermindert (de Parklaan trekt op zichzelf weinig verkeer van de Klinkenbergerweg/ Raadhuisstraat aan omdat laatstgenoemde route nog altijd sneller is). In een later stadium worden de



voorkeursvariant.

aansluiting op de A12.

mogelijke maatregelen nader uitgewerkt en op hun effecten getoetst. Wel is duidelijk dat fysieke maatregelen noodzakelijk zijn.

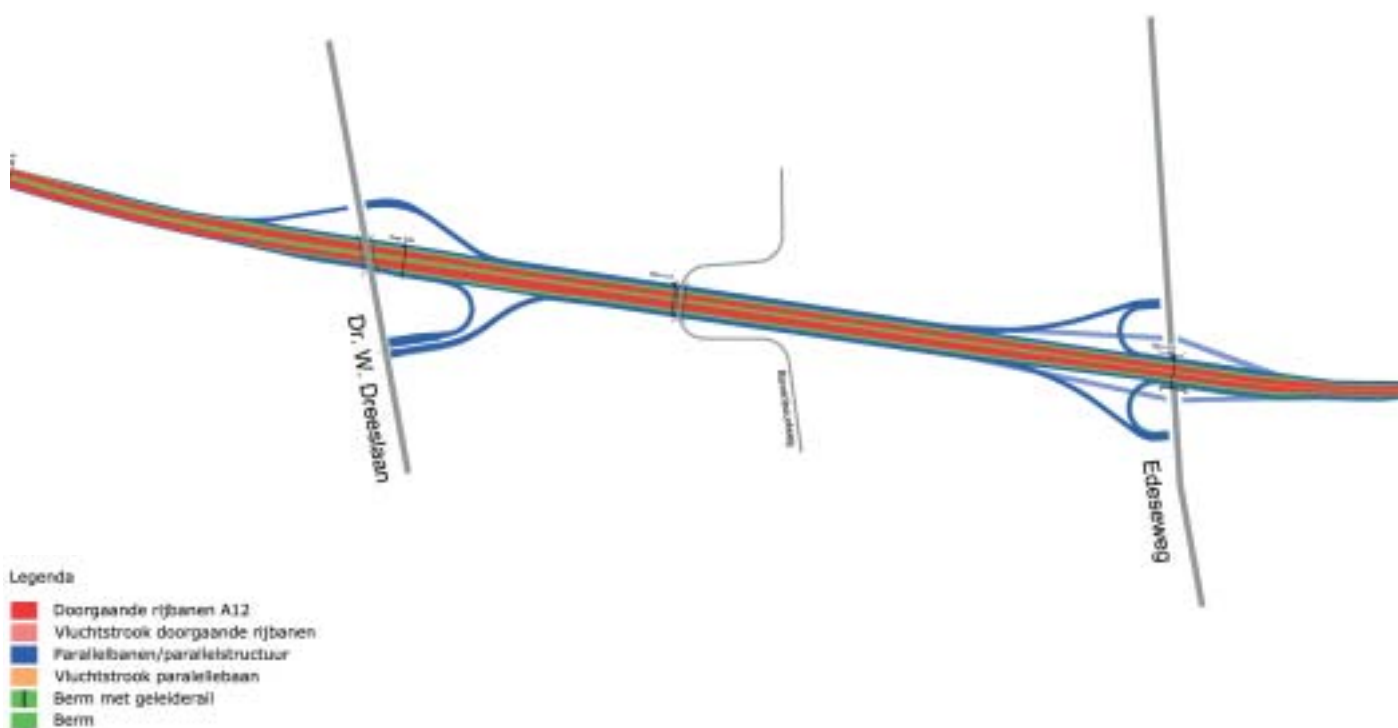
5. Oplossing van het capaciteitsknooppunt Bennekomseweg/ Edeseweg. Ongeacht de variant, en ook in een situatie zonder Parklaan, vormt de capaciteit van de route Bennekomseweg/ Edeseweg een knelpunt. De lengte van het knelpunt is afhankelijk van de tracékeuze van de Parklaan en de vorm waarin wordt aangesloten op de A12. Oplossing van dit knelpunt is een belangrijke randvoorwaarde voor het functioneren van de Parklaan. Zonder oplossing komt de bereikbaarheid van Ede-oost op nieuw onder druk en zorgt uitwijkend verkeer voor knelpunten op alternatieve routes (zoals Emmalaan/ Tooroplaan).

De parklaan zal zoals gezegd een aansluiting moeten krijgen op de A12.

Hier kan op diverse manieren in worden voorzien. Randvoorwaarde van Rijkswaterstaat is hierbij dat geen sprake kan zijn van een volledige aansluiting bij de Edeseweg naast de huidige aansluiting bij de Willem Dreeslaan. Er zijn dan ook verkeerskundig verschillende varianten verkend zoals een aansluiting via de Dr. Hartogsweg (parallel aan het spoor), een halve aansluiting op de Bennekomseweg en een zogenaamde uitgelegde aansluiting. Bij de uitgelegde aansluiting wordt de bestaande A12 aansluiting bij de Willem Dreeslaan door middel van parallelbanen verbonden met een nieuwe aansluiting bij de Edeseweg. Samen vormen zij een volledige aansluiting (zie afbeelding). Hierdoor is het

mogelijk om bij de Edeseweg direct vanuit oostelijke richting de A12 te verlaten en op te rijden. Vanuit westelijke richting kan de A12 direct verlaten en op gegaan worden bij de aansluiting met de Dreeslaan. Een parallelstructuur zorgt voor een goede bereikbaarheid van deze aansluitingen vanaf het interne wegennet. Deze en de andere varianten dienen in een integrale variantenstudie nader te worden onderzocht, waarna een voorkeursvariant kan worden bepaald. Bij deze studie worden, naast de verkeerskundige, ook de effecten in beeld gebracht die de verschillende varianten hebben op bijvoorbeeld milieu, natuur en de bestaande omgeving (inpassing). Capaciteitsproblemen op het onderliggende wegennet en de aansluitingen worden zoveel mogelijk vermeden. Zo wordt bijvoorbeeld voor-

komen dat een overbelasting van het knooppunt bij de Poortwachter gaat leiden tot ernstige stagnatie op de A12 en het regionale/lokale wegennet. Ongeacht de te kiezen vorm van de aansluiting op de A12, heeft de ontwikkeling van Ede-oost, inclusief de realisatie van de parklaan slechts beperkt effect op de A12. Op de A12 is hoe dan ook sprake van een capaciteitstekort tussen Ede en Grijsoord bij handhaving van de bestaande 2 x 2 rijstroken. Een uitbreiding tot 2 x 3 rijstroken op de schaal van de A12 kan de relatief beperkte hoeveelheid extra verkeer van/naar Ede-oost goed worden verwerkt. Verkeersonderzoek heeft aangetoond dat de realisatie van nieuwe infrastructuur in Ede-oost niet belangrijk beïnvloed wordt door een eventuele afwaardering of zelfs afsluiting van de N224.



spoorzone.

De spoorzone trekt sinds jaar en dag een lange lijn door Ede die de stad in twee delen deelt. In de hoofdverkeersstructuur vormen de tunnel in de Keesomstraat en de Albertstunnel in de Klinkenbergerweg de twee ongelijkvloerse overgangen die Ede-noord met Ede-zuid verbinden. In het gebied tussen de Keesomstraat en de Albertstunnel doorkruist de spoorzone een gebied van woonwijken en oude bedrijfsterreinen. Het spoor vormt hier niet zozeer een breuk in een aaneengesloten stadsdeel maar vormt de grens tussen twee qua woonmilieu verschillende stadsdelen. De gebieden aan beide zijden van het spoor hebben nadrukkelijk een eigen sfeer en kwaliteit. Deze stadsdelen worden met elkaar verbonden

den door twee gelijkvloerse spoorwegovergangen ter plaatse van de Hakselseweg en de Kerkweg. Deze situatie is om redenen van verkeersveiligheid niet ideaal. In de gewenste situatie functioneren deze twee overgangen op het niveau van de woonwijken. Het is het streven om deze overgangen op termijn te vervangen door ongelijkvloerse kruisingen. Dit sluit aan bij het nationaal beleid waarin gestreefd wordt naar het verminderen van het aantal gelijkvloerse kruisingen. In eerste instantie zijn de verbindingen noodzakelijk als verbindingen voor langzaam verkeer en in mindere mate als verbinding voor het autoverkeer.

In de zone direct grenzend aan het spoor liggen een

aantal locaties die in aanmerking komen voor herstructurering.

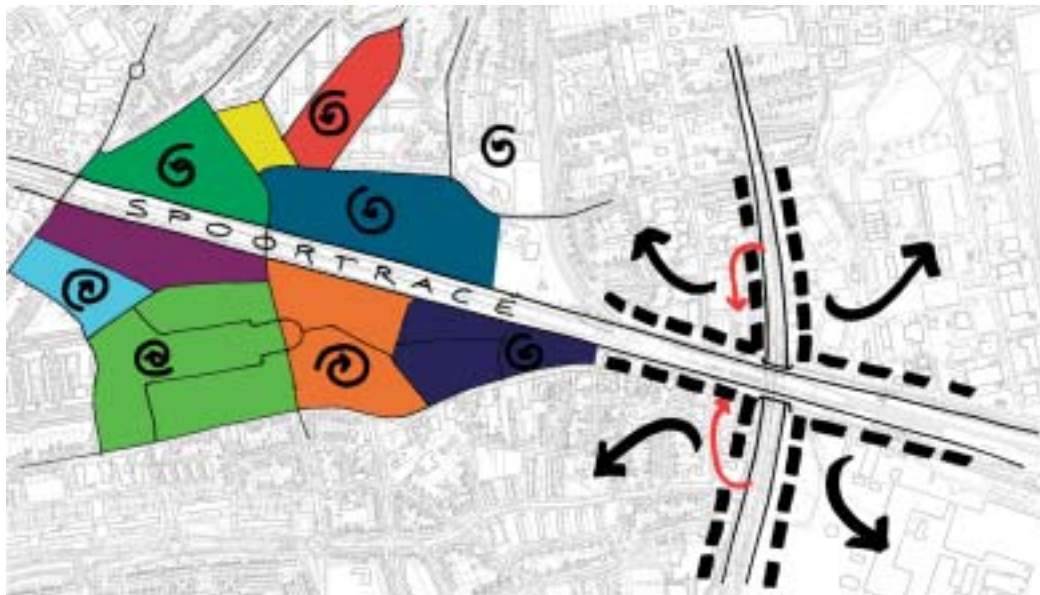
Het SOMA-terrein, het bedrijfsterrein aan de Verlengde Blokkenweg en de Kop van de Parkweg zijn op de korte tot middellange termijn als herstructureringslocatie aan de orde. In het masterplan is de problematiek van de ongelijkvloerse kruisingen gekoppeld aan de toekomstige herontwikkeling van de genoemde herstructureringslocaties.

Het spoor trekt niet alleen ruimtelijk een lijn door de stad maar is ook een bron van geluidshinder. Dit vormt een belangrijke randvoorwaarde bij de ontwikkeling van de locaties direct grenzend aan het spoor. Wanneer het spoortracé in de toe-

komst intensiever benut gaat worden zal de geluidshinder een steeds belangrijker randvoorwaarde gaan vormen. In die situatie zal uitgaande van het huidige tweesporige profiel een geluidswerende voorziening moeten worden gerealiseerd om woonbebouwing mogelijk te maken. Deze voorziening kan worden gerealiseerd in de vorm van geluidswallen en plaatselijk geluidsschermen met een geluidwerende hoogte van ongeveer 4,5 meter. De problematiek van de gelijkvloerse overgangen ter plaatse van de Hakselseweg en de Kerkweg kan bij de huidige tweesporige spoorbaan worden opgelost door deze beide overgangen te vervangen door één tunneltje voor langzaam verkeer ter plaatse van het SOMA-terrein.



kruising Klinkenbergerweg met het spoor

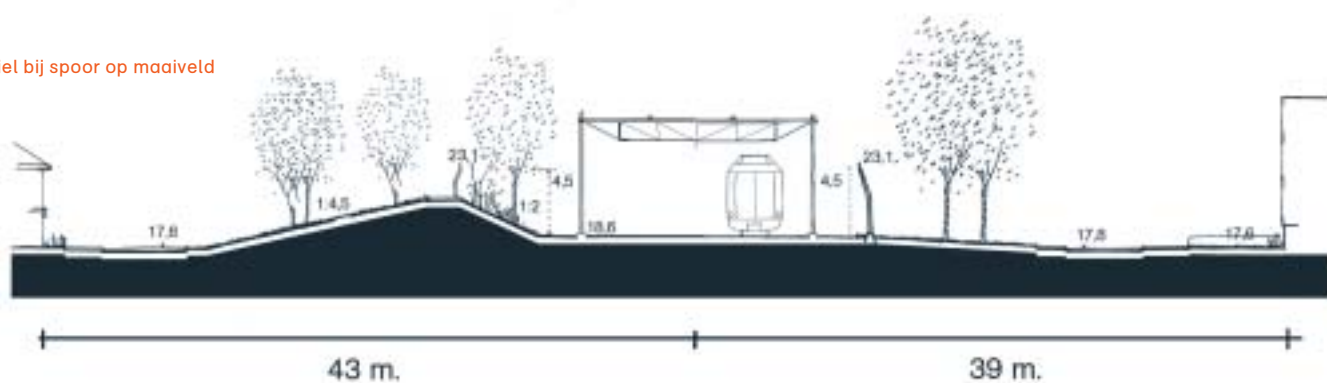


ruimtelijke karakteristiek van de spoorzone

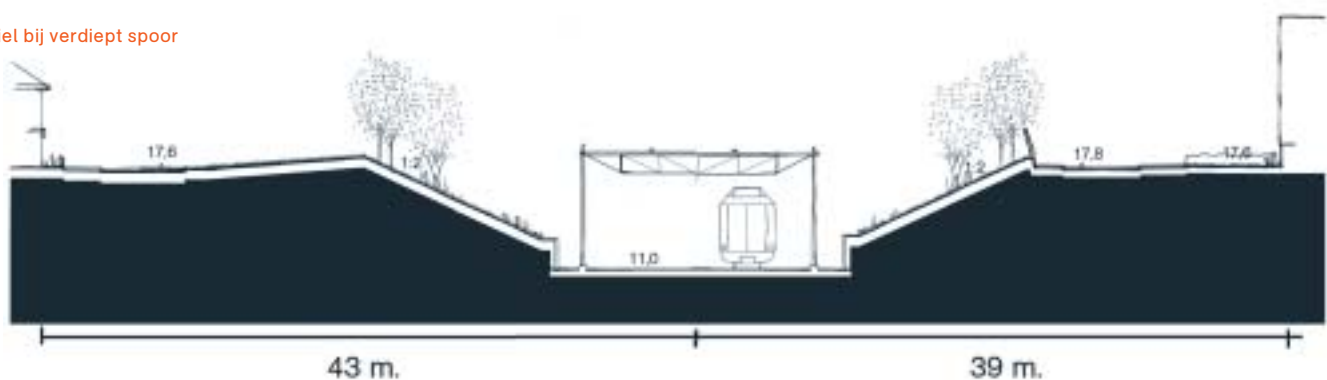
Optimaal is deze oplossing echter niet. De van oorsprong doorgaande lijnen in de stadsstructuur worden in dit model onderbroken en het nieuwe tunneltje kan slechts met veel moeite ruimtelijk worden ingepast in de nieuwe ontwikkelende locaties. Een in meerdere opzichten optimale situatie wordt bereikt als het spoor verdiept kan worden aangelegd. De verdiepte ligging in de vorm van een open bak maakt het mogelijk om het spoortracé als een landschappelijk fenomeen in te passen in de stedenbouwkundige structuur van Ede. De treinen rijden in deze variant door een langgerekt landschap van groene taluds op het Veluwemassief af. Een combinatie van diep gelegen keermuren en groene taluds houden de geluids-

hinder voor de omgeving binnen de wettelijk vereiste grenzen. De verdiepte ligging maakt het tevens mogelijk om daar waar gewenst het spoor ongelijkvloers te kruisen. De overgangen ter plekke van de Hakselseweg en de Kerkweg kunnen hierdoor worden gehandhaafd. Ter plaatse van het station en de huidige Albertstunnel ontstaat bij een verdiepte ligging van het spoor bovendien een geheel nieuwe context voor de inrichting van de stationsomgeving. De Klinkenbergweg ligt in dit model gewoon op maaiveld en ook de Stationsweg kan op het niveau van het huidige maaiveldniveau over het spoor worden doorgetrokken en aansluiten op de Oude Bennekomseweg.

profiel bij spoor op maaiveld



profiel bij verdiept spoor



het stationsgebied.

Een verdiept gelegen spoorlijn is de sleutel tot een hoogwaardige herontwikkeling van de stationsomgeving. Voor een herontwikkeling is alle aanleiding. Ondanks de status van intercitystation en regionaal overstappunt voor spoor- en busverbindingen, komt deze strategische positie niet tot uitdrukking. In het kader van het Masterplan Ede-Oost bestaat de opgave eruit om de potentieel strategische ligging van het stationsgebied aan de nieuwe parklaan zowel ruimtelijk als functioneel vorm te geven. Op dit moment echter wordt de situatie rondom het station gekenmerkt door een zeer extensief en diffuus grondgebruik. Ten noorden van het station ligt een grote ruimte die wordt gebruikt voor een parkeerterrein en het busstation. Het busstation aan de noordzijde van het spoor ligt voor een hoogwaardige openbaar-

vervoersverbinding richting Wageningen eigenlijk aan de verkeerde kant van het spoor. De zuidzijde van het station wordt echter vrijwel volledig gebruikt als fietsenstalling en als parkeerveld voor reizigers en de aangrenzende kantoren. Tot slot ligt er een parkeervoorziening ten zuidoosten van het station als aanvulling op de te lage capaciteit elders rond het station. Van enige onderlinge ruimtelijke samenhang tussen de diverse terreinen rond het station is echter geen sprake, en ook de samenhang van deze terreinen met het station zelf is ondermaats. Dit gebrek aan ruimtelijke logica wordt in belangrijke mate veroorzaakt door de verdiept gelegen ongelijkvloerse kruising van de Klinkenbergerweg met het spoor. Deze Albertstunnel deelt de stationsomgeving in vieren, en alhoewel het station in de

directe nabijheid ligt van de Maurits-zuidkazerne en de ENKA vormt de Albertstunnel ruimtelijk een barrière tussen de stationsomgeving en deze te ontwikkelen enclaves. Fysiek worden deze gebieden slechts met het station verbonden door bescheiden verbindingen in de flanken van het spoorviaduct.

Een stationstoegang aan de zijde van de ENKA en de Maurits-zuidkazerne ontbreekt geheel. De perrons zijn alleen toegankelijk vanuit het voetgangerstunneltje in het verlengde van de Stationsweg, westelijk van de Albertstunnel.

Als de sporen verdiept worden aangelegd verdwijnt zowel het spoor als fysieke barrière, alsmede de Albertstunnel. De Klinkenbergerweg kan dan immers als parklaan op maaiveldniveau het spoor kruisen.

Van breuklijn wordt de Klinkenbergerweg omgevormd tot belangrijke schakel in het stationsgebied, die het mogelijk maakt de oostzijde van het stationsgebied in samenhang met de west- en noordzijde te ontwikkelen.

Om de diffuse logistieke situatie rond het station op te lossen wordt voorgesteld alle grote vervoersstromen en parkeervoorzieningen te concentreren rond een nieuw aan te leggen stationsplein, grenzend aan de ENKA-enclave. Dit plein zal zichtbaar en bereikbaar zijn vanaf de parklaan. Op de kop van dit nieuwe stationsplein ligt het nieuwe stationsgebouw, dat als een grote passerelle over de sporen heen ligt. Aan de noordzijde van het spoor sluit het nieuwe station aan op het park voor de monumentale Maurits- en Frisokazernes.



Het busstation ligt op het nieuwe stationsplein. Hier ligt het openbaar vervoerknooppunt op een betere plek voor het realiseren van een hoogwaardige O.V.-verbinding richting Wageningen. Naast dit busplein kan een ondergrondse park en ride (P+R) garage worden gerealiseerd die ook gebruikt kan worden voor de bebouwing aan het nieuwe stationsplein. Direct grenzend aan dit moderne vervoersknooppunt is tussen het spoor en de ENKA-enclave ruimte voor een langgestrekte strip moderne kantoorbebouwing.

In deze opzet verschuift de voornaamste toegang tot het station van de noordwestzijde naar de zuidoostzijde. De verplaatsing van de hoofdentree van het station betekent een stevige impuls voor de ontwikkeling van de Maurits-zuidkazerne en het ENKA-terrein. Ook ten westen van

de Klinkenbergerweg blijft echter een stations-toegang bestaan. De Stationsweg wordt over de sporen heen doorverbonden met de Oude Bennekomseweg, en vanaf dit viaduct zullen trappen de perrons toegankelijk maken. Nabij beide stationstoegangen zullen rijwielstallingen gerealiseerd worden. Het ontwikkelen van een volwaardige oostelijke stationsentree speelt het huidige stationsplein aan de noordzijde van het spoor vrij voor nieuwe bebouwing. Deze nieuwe bebouwing aan de meer luwe en 'dorpse' kant van het station zal zich voegen in de schaal en atmosfeer van de overige bebouwing langs de Stationsweg.



huidige opzet
stationsgebied



toekomstige opzet
stationsgebied

Als de sporen onverhoogd niet verdiept worden aangelegd heeft dat voor de beschreven opzet grote ruimtelijke gevolgen. Met name de ruimtelijke kwaliteit van de verbindingen dwars over het spoor zal anders zijn. Op de logistieke reorganisatie van het gebied, met een nieuw trein- en busstation aan de zuidoostzijde,

en een meer luwe noordzijde, kan echter onverkort worden ingezet.

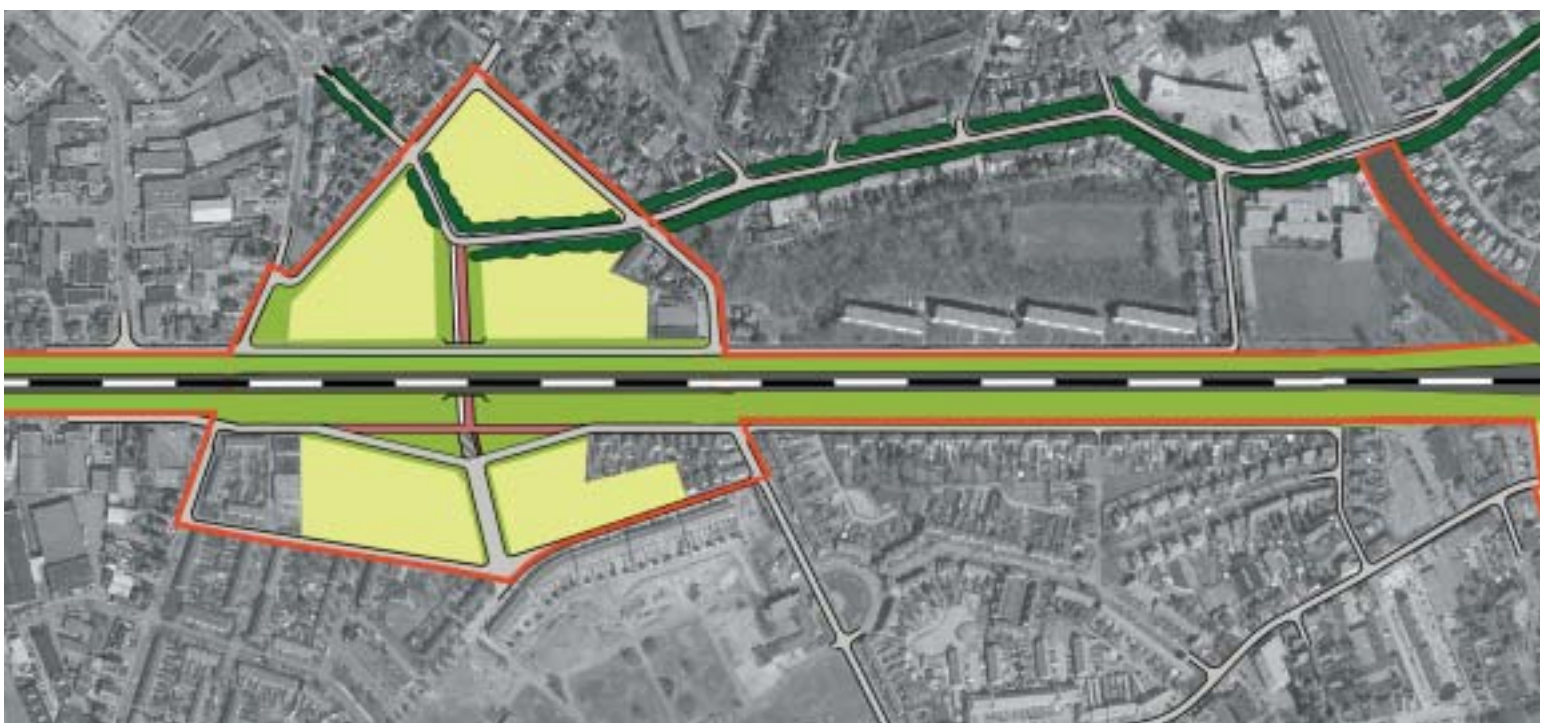
Belangrijkste verschil zal dan echter zijn dat de parklaan/ Klinkenbergerweg niet geheel op maaiveld ligt, maar door de bestaande Albertstunnel zal lopen. De zichtbaarheid van het station zal daardoor minder groot zijn en de bereikbaarheid van

de kantorenlokatie langs het spoor wordt minder direct. Het stationsgebouw kan ook in dit model verplaatst worden naar het oosten, alleen ligt de stationspasserelle in dit geval zo'n zeven meter boven het maaiveld. Het continueren van de Stationsweg is bij bovengrondse sporen onmogelijk. De huidige voetgangerstunnel moet blijven

functioneren als westelijke toegang en de Stationsstraat blijft doodlopen op het spoor en legt geen directe verbinding met het ENKA-complex. Omdat de spoorlijn en de Albertstunnel meer als breukzones zullen blijven werken, is de wijze waarop het ENKA-terrein en de Maurits-zuidkazerne gaan aansluiten op het stratennet



verdiept gelegen spoor



spoor op maaiveld

van Ede anders. Middels nieuw aan te leggen ongelijkvloerse kruisingen met de verdiept gelegen parklaan/ Klinkenbergerweg ter plaatse van de Albertstunnel, worden de twee gebieden verbonden met de Stationsweg. Het onderlinge verband tussen deze twee locaties wordt beperkt tot een hooggelegen langzaamverkeerpasseerelle

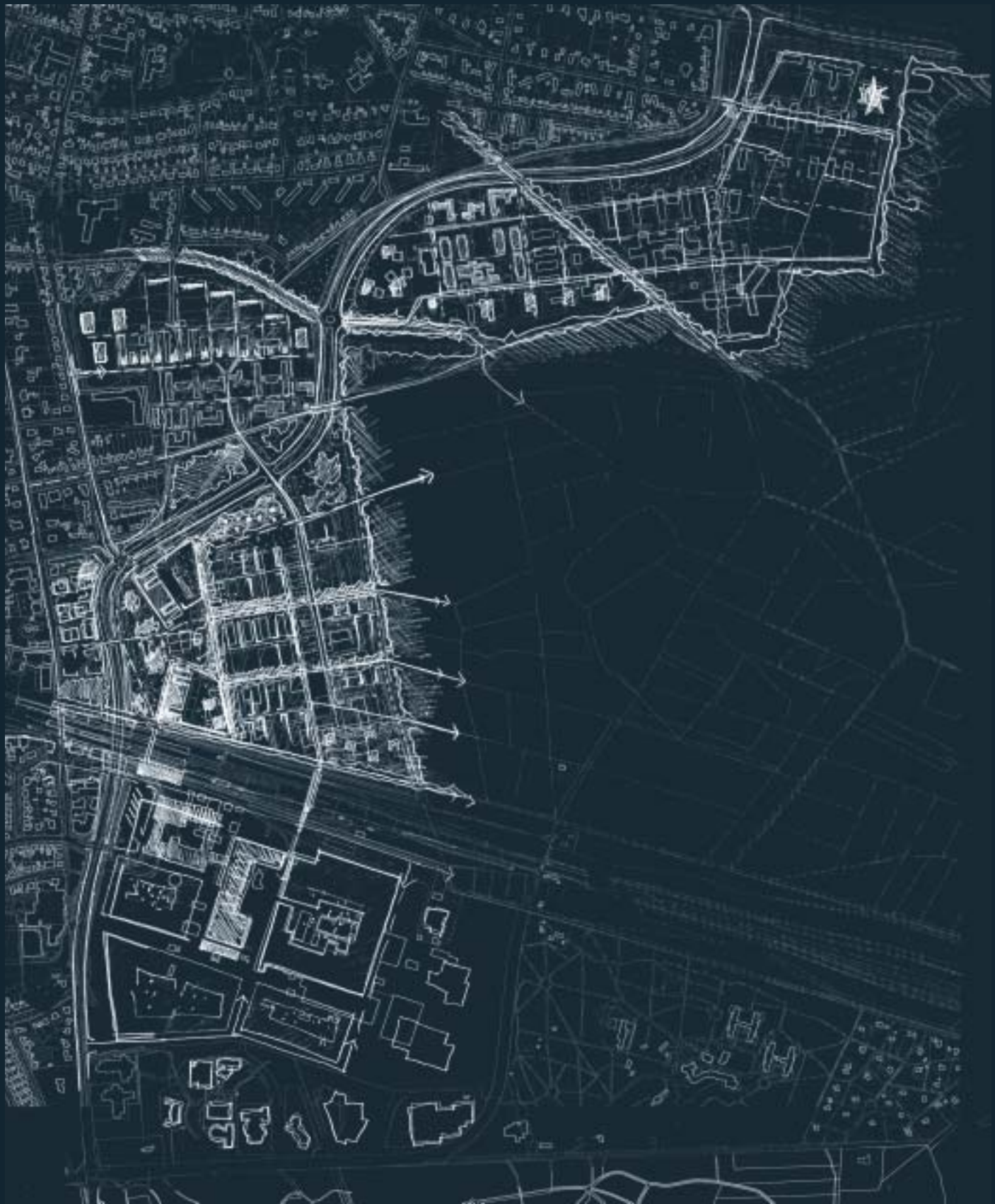
over het spoor. Het stationsgebied als geheel is hierdoor minder optimaal aangesloten op zowel het stratennet van Ede als op de parklaan. Dit alles schept minder optimale condities voor het ontwikkelen van de verschillende delen van het stationsgebied.







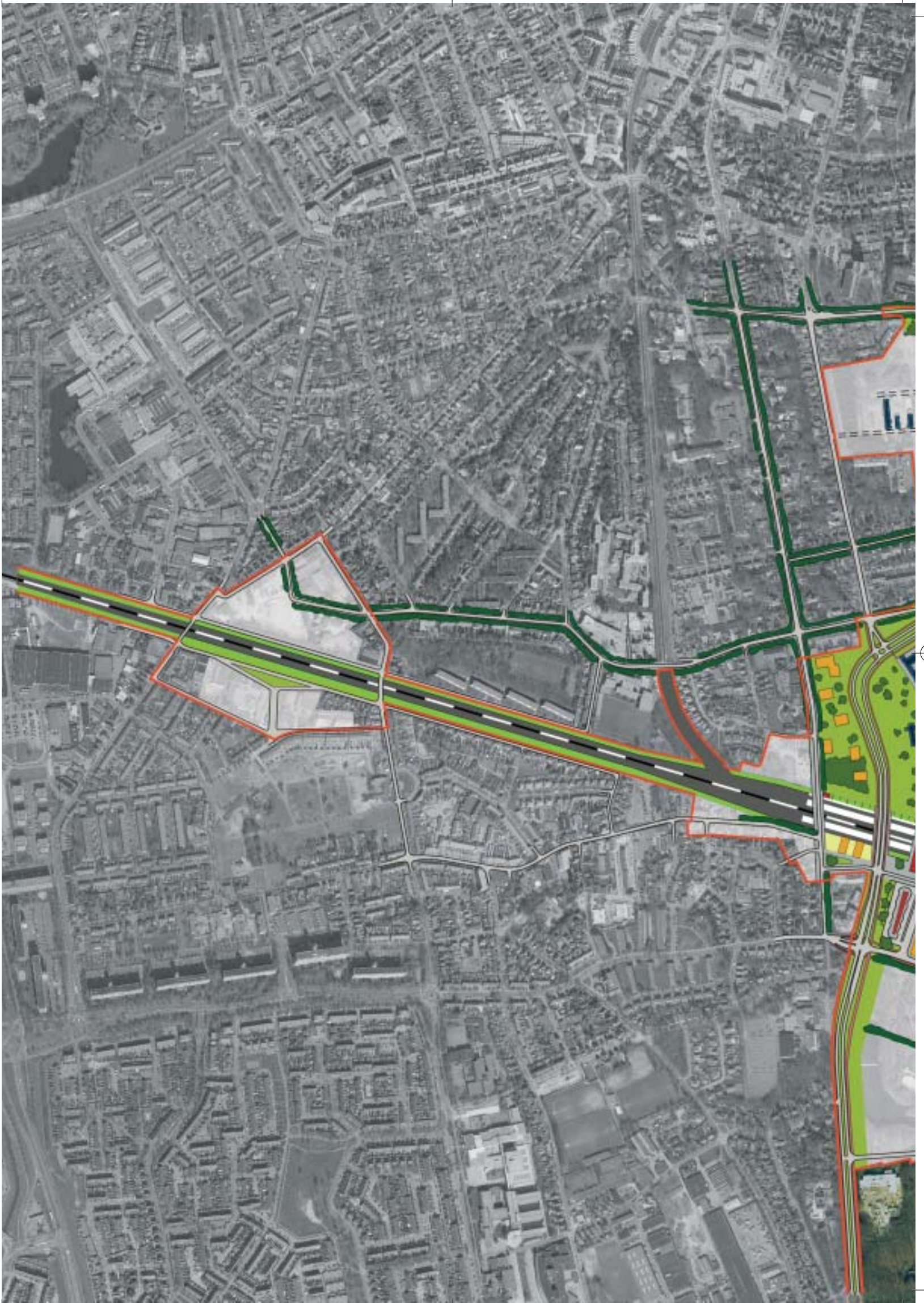
0.5 masterplan Ede-oost, een ruimtelijk raamwerk.



masterplan Ede-oost, een ruimtelijk raamwerk.

Het masterplan is een ruimtelijk raamwerk waarbinnen de ontwikkeling van een reeks van enclaves ter hand kan worden genomen. Enerzijds omvat en begrenst het raamwerk de te ontwikkelen gebieden en definieert ze daardoor tot enclaves. Anderzijds bepaalt het raamwerk hoe de afzonderlijke locaties ruimtelijk verbonden worden met de stedelijke structuur van Ede. Het raamwerk wordt gevormd en bepaald door de 'superpositie' van een aantal voor de toekomst van Ede-Oost structurerende lagen. Allereerst de laag van de aanwezige landschapsstructuur die als dragende kwaliteit de atmosfeer van Ede-Oost inkleurt. Ten tweede de nieuwe infrastructuur in de vorm van de parklaan, die meeliftend op de parkachtige kwaliteit van het gebied, de enclaves ontsluit en verbindt met de A12. Ten slotte de laag van de te handhaven en her te gebruiken cultuurhistorische gebouwensembles die structuur en betekenis geven aan de afzonderlijke enclaves.







De parklaan door Ede-oost.

Een van de belangrijkste onderdelen van het raamwerk van Ede-Oost zal worden gevormd door de nieuw aan te leggen parklaan. Het wordt een mooie weg. Een brede middenberm, en ruime glooiende taluds aan weerszijden van de weg maken het trace tot een continue groene ruimte. Gras en boomgroepen domineren het beeld. De bebouwing van Ede is meestal op afstand gelegen, en soms tussen de bomen door even zichtbaar.

Komend vanuit het noorden, vanaf de N224, slingert de weg met vloeiende bochten, soms verdiept gelegen, tussen toekomstige en bestaan-

de bebouwing door, en passant zo'n 25 meter afdalend naar station Ede-Wageningen.

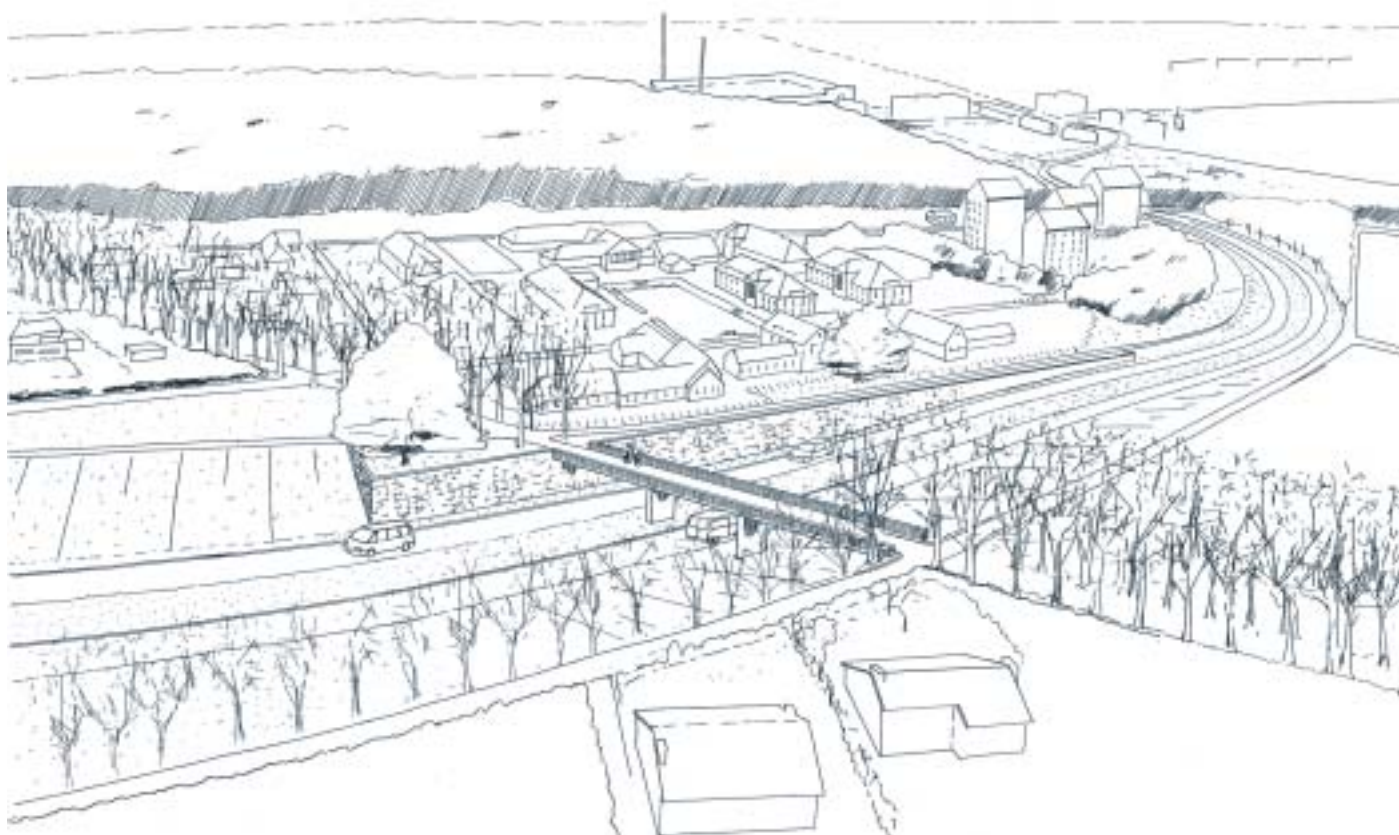
In dit landschappelijk vormgegeven tracé wordt op een aantal plekken de militaire geschiedenis van Ede zichtbaar. Zo markeren drie monumentale legeringsgebouwen nabij de N224 de toegang tot het nieuwe woongebied op de Stevin-kazerne. Even verderop staat het gebouwen-ensemble van de Beeckmankazerne prominent, als op een bastion, langs de hier verdiept gelegen parklaan. Verder richting het station is links van de weg de stormbaan van de Mauritskazernes zichtbaar,

en staat rechts van de weg de monumentale Bergansius-kazerne. Vervolgens maakt de weg een grote zwaai rond het voorterrein van de Maurits-zuidkazerne.

Onderweg kruist het wegtracé tweemaal waardevolle recreatieve routes tussen Ede en de Syssest. Dit zijn de Syssestselaan en de Kazernelaan. Deze beide lanen worden ongelijkvloers gekruist. De rijbanen van de parklaan wordt hiertoe ter plekke verdiept aangelegd. Fietspaden maken ook deel uit van het ontwerp van de parklaan zelf. Aan de westzijde van het wegtracé worden fietsers deels over de bestaande Nieuwe Kazerne-

laan geleid, aan de oostzijde wordt over de volle lengte een vrijliggend fietspad aangelegd. Deze fietspaden sluiten aan op de Syssestselaan, Kazernelaan, Eikenlaan en op het stratennet van de nieuw te ontwikkelen woongebieden. Tevens dienen deze als belangrijke fietsroutes van en naar het centrum van Ede.

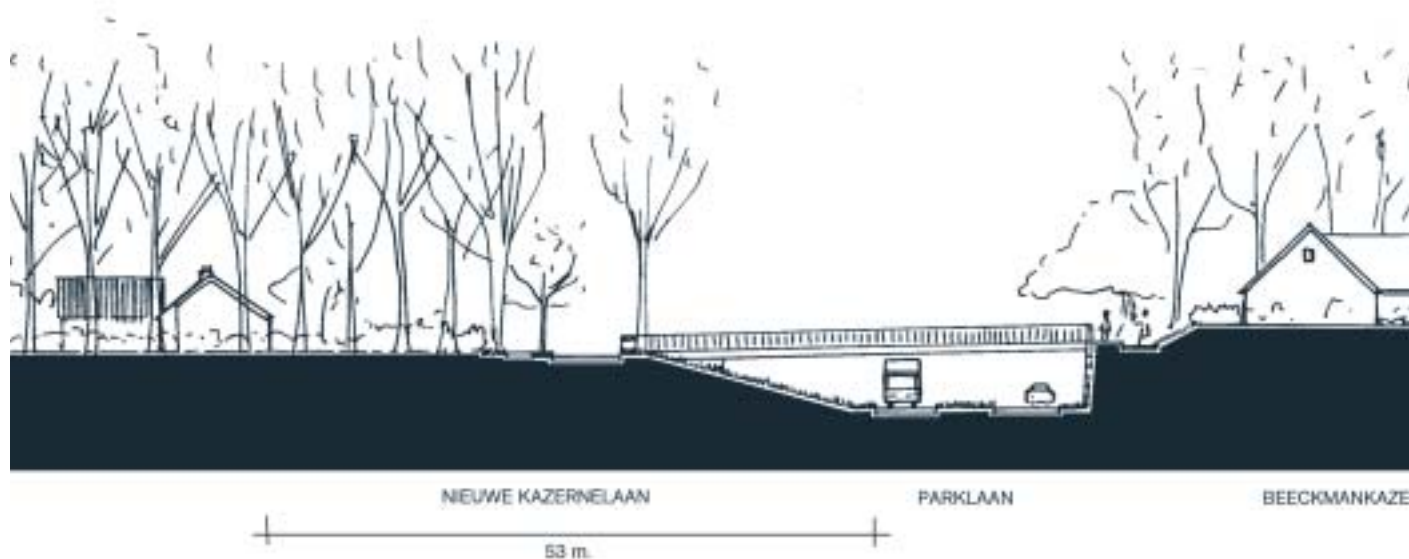
Ter plekke van het stationsgebied verandert de laan enigszins van karakter. Hier wordt aangesloten op de Bennekomseweg/Edeseweg die het verkeer verder richting de A12 voert. Van een profiel met twee enkele rijbanen met een middenberm gaat de weg



kruising Syssestselaan - parklaan

hier over in een profiel met twee dubbele rijbanen met een middenberm. De eventuele verbreding van de Bennekomseweg richting A12 kan asymmetrisch worden voorgesteld, waardoor de fraaie laanbeplanting langs de weg niet gerooid hoeft te worden, maar een plek kan krijgen in de toekomstige middenberm van de weg. Het groene karakter van de parklaan kan hierdoor tot de A12 worden gecontinueerd.

In het stationsgebied kruist de parklaan een ander essentieel onderdeel van het raamwerk van het Masterplan, te weten de spoorzone.



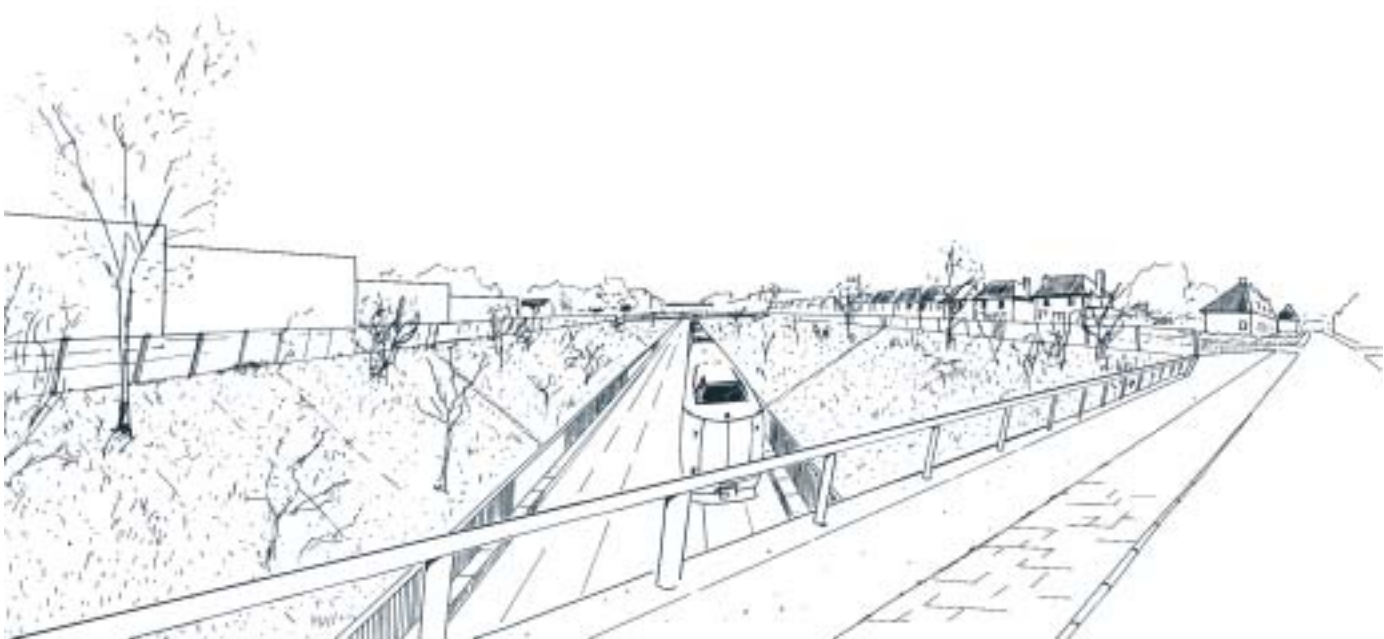
spoorzone.

In het Masterplan wordt geanticipeerd op een toekomstige verbouwing van de spoorlijn. Een verbouwing van de spoorlijn is noodzakelijk om een kwalitatief hoogwaardige oplossing te bieden voor de hinderlijke spoorwegovergangen, en iets te doen aan de geluidshinder van het spoor. In het Masterplan wordt daartoe ruimte geboden aan een verdiept gelegen baanvak.

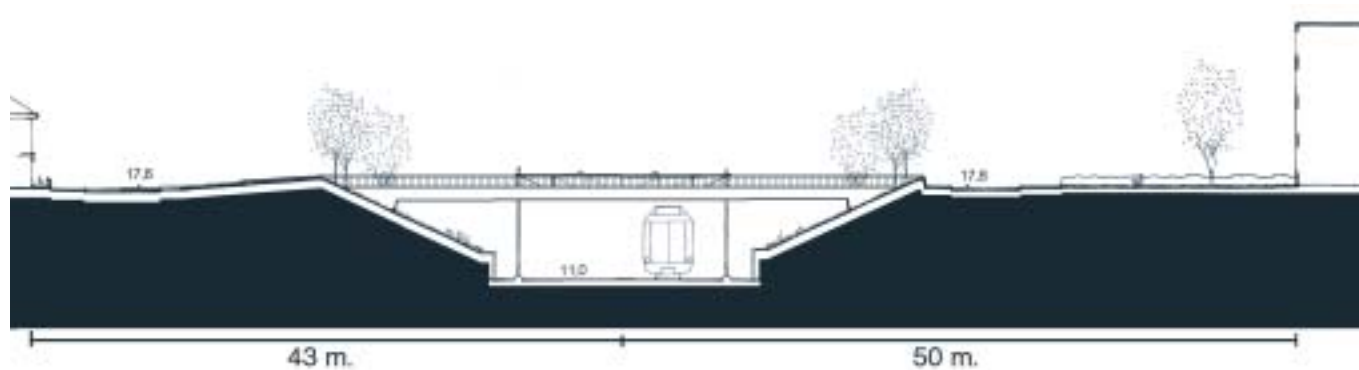
In hoofdstuk 4 Ontwerp-onderzoek, is dit uiteengezet. Voorgesteld wordt de spoorbaan direct na de Kees-omstraat te laten zakken, en voorbij het station weer te laten stijgen. Zowel de Hakselseweg, de Kerkweg, de Stationsweg, de parklaan/Bennekomseweg, als een nieuwe verkeersverbinding tussen Maurits-zuidkazerne en ENKA kunnen in dat geval de spoorlijn op maaiveld-niveau kruisen.

Binnen de beschikbare ruimte rond het spoortracé is het mogelijk om met een combinatie van keermuren, taluds en grondlichamen de randen van de spoorbaan vorm te geven. De treinen rijden in een betonnen bak op zes meter diepte. De randen van de bak zijn zo'n anderhalve meter hoog. Tegen deze wanden zijn geluidsdempende materialen bevestigd. Het resterende hoogteverschil met de omgeving bestaat uit

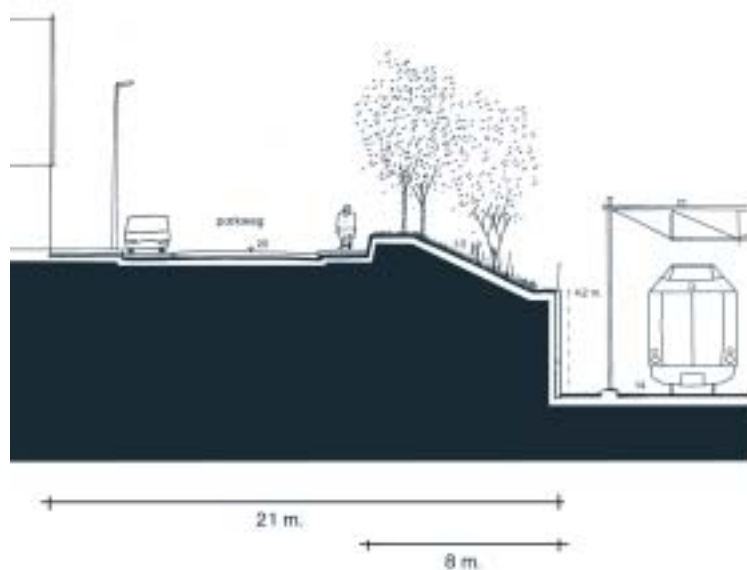
een begroeid talud. Een combinatie van wilde grassen, berken en struikgewas sluit aan op de spoorbaan-vegetatie die ook ten oosten van het station nabij de Syssett is te vinden.



zicht op het verdiept gelegen spoor vanaf de Kerkweg



doorsnede van de spoorzone ter plaatse van de Kerkweg



km 75,3

doorsnede van de spoorzone ter plaatse van de Parkweg

stationsgebied.

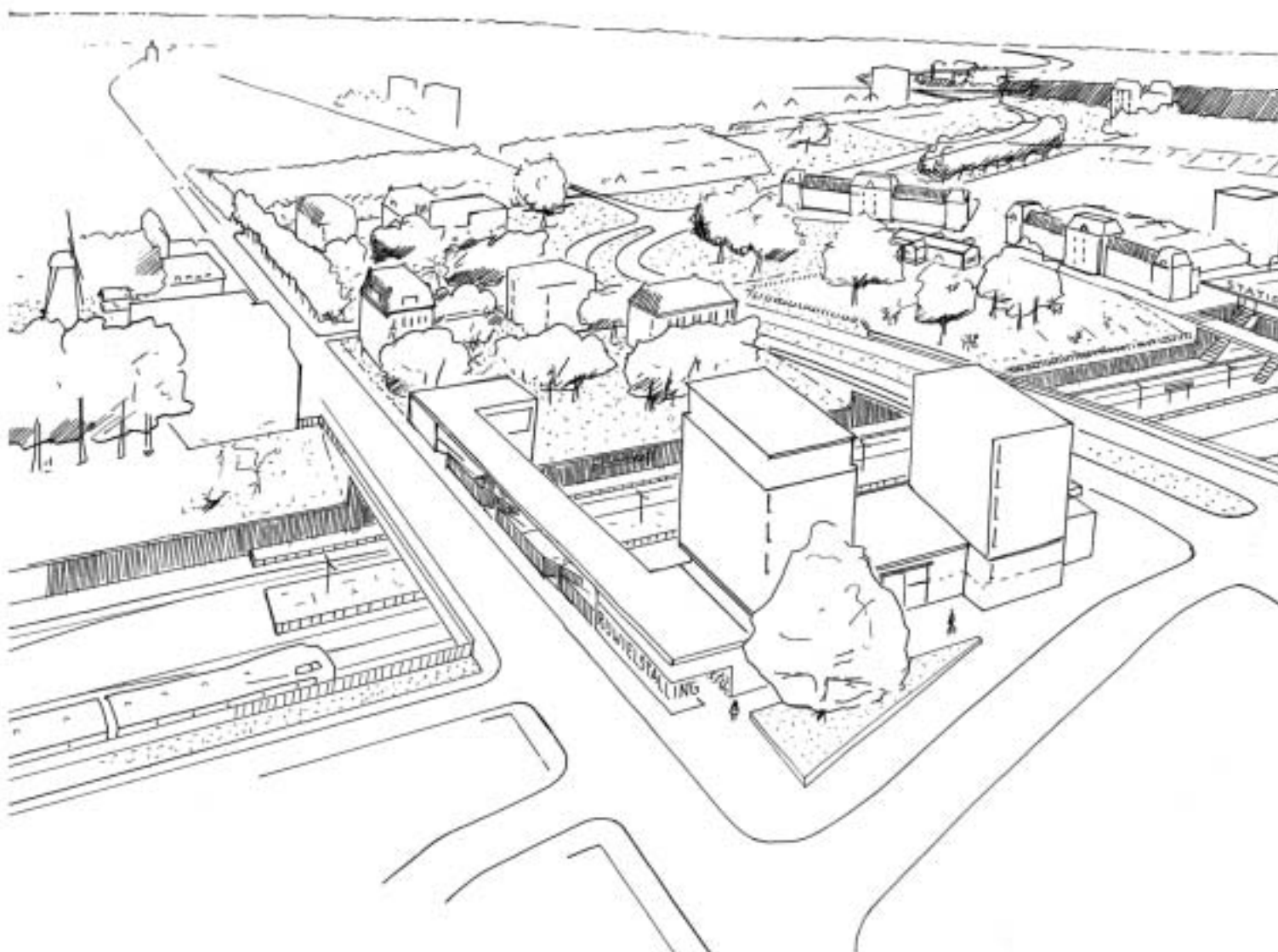
De grootste winst bij het verdiept leggen van het spoor valt te behalen in het stationsgebied en omgeving. De samenhang van de stationsomgeving kan in dat geval optimaal worden door de mogelijkheid op maaiveld een veelheid aan verbindingen dwars over het spoor aan te leggen.

De belangrijkste is de parklaan/Bennekomseweg die hier de spoorzone kruist. Het nieuwe station en stationsplein zal vanaf deze weg zichtbaar en bereikbaar zijn.

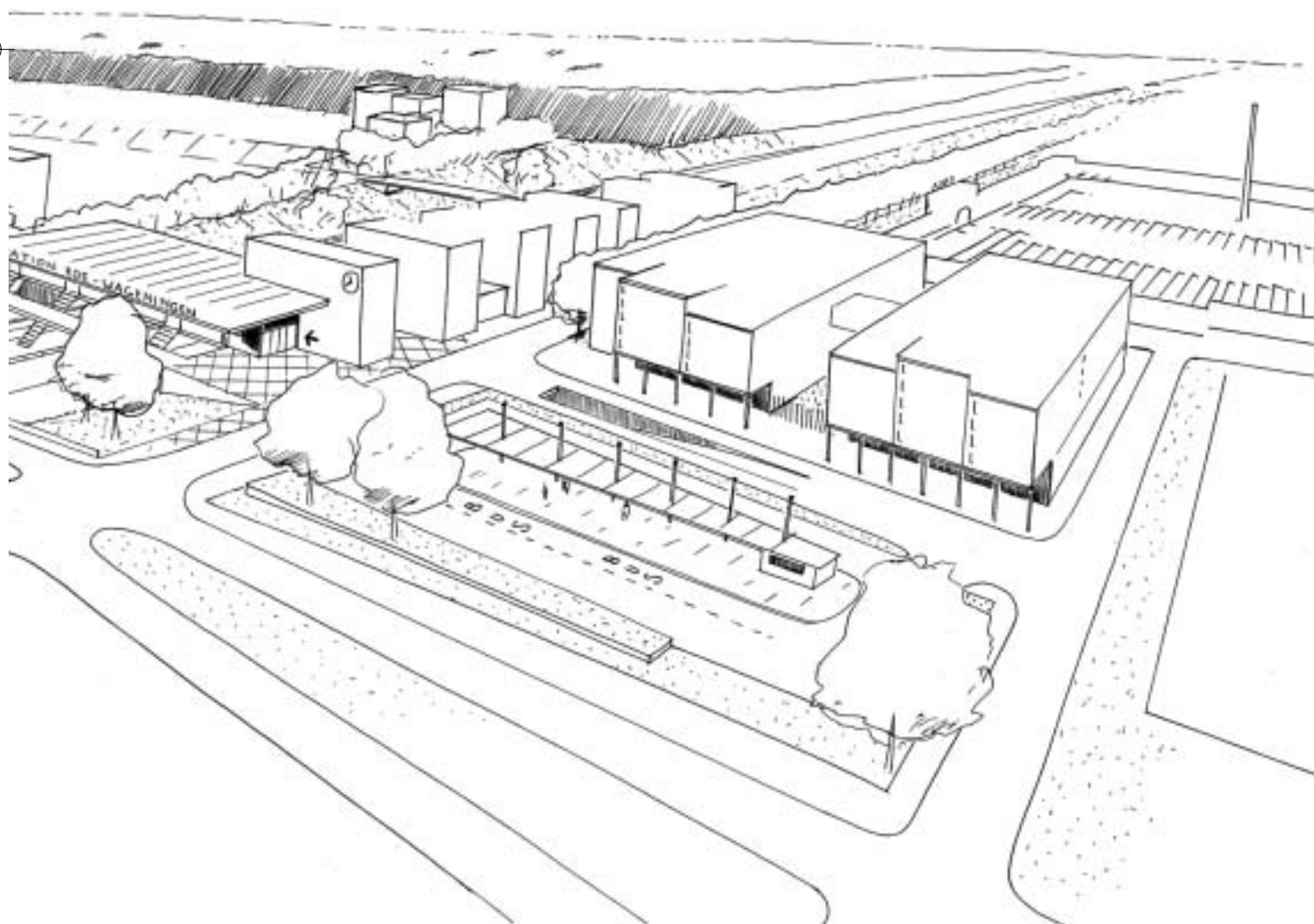
Op de kop van het plein is het stationsgebouw gelegen, dat als een passerelle over de sporen ligt. Het station is als het ware één grote hal waarvandaan de perrons toegankelijk zijn. Aan weerszijden van deze hal lopen openbare langzaamverkeersroutes die de twee zijden van het spoor met elkaar verbinden. Deze routes sluiten aan op de padenstructuur rond de Maurits-zuidkazerne, en koppelen daarmee dit kazerneterrein aan het nieuwe stationsplein.

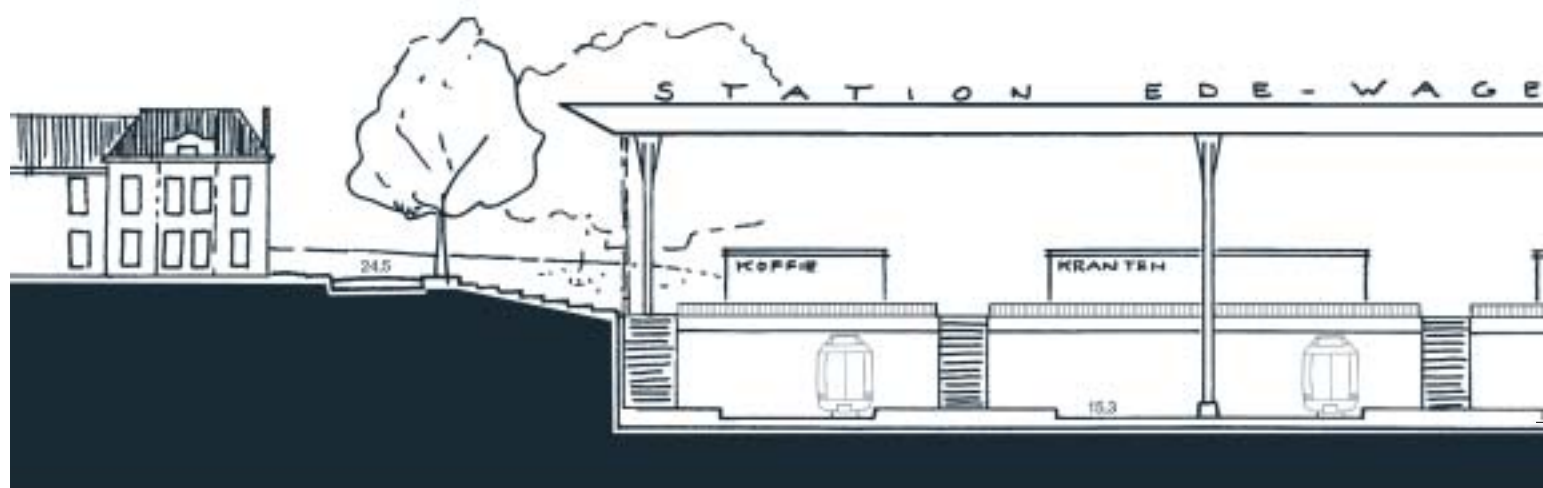
Het station verbindt daarmee ook twee zeer verschillende onderdelen van het stationsgebied. Aan de zuidzijde wordt ingezet op grootschalige moderne stedelijke voorzieningen aan het nieuwe stationsplein. Gedacht kan worden aan congres-, horeca- onderwijs- en vrijetijdsfuncties, aangevuld met woningbouw. Op het stationsplein is ruimte voor een modern geoutilleerd busstation, en hier bevindt zich ook de toegang tot de ondergrondse park en ride (P+R) garage.

De noordzijde van het stationsgebied is geheel anders van karakter. Hier is de inrichting lommerrijk, groen, en krijgt de reiziger het besef mee uitgestapt te zijn nabij de Veluwe. De groene voorruimte van de Maurits-zuidkazerne wordt ingericht als openbaar park, waarin een hertenkamp niet zou missen.

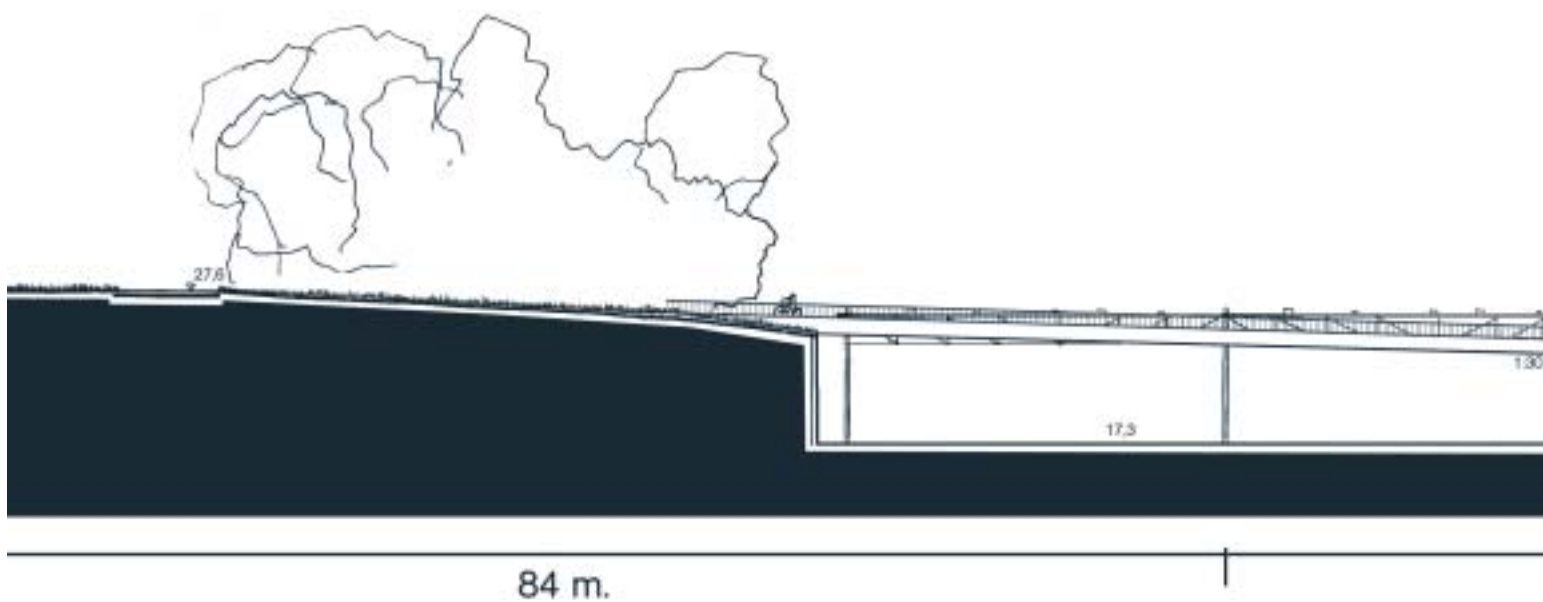


Op het huidige stationsplein zal een aantal kleinschalige appartementen en kantoorvilla's op ruime groene kavels worden gerealiseerd, aansluitend op de bebouwing die ook verderop richting het centrum langs de Stationsweg is te vinden. De Stationsweg wordt, zoals in hoofdstuk 4 al is uiteengezet, over het spoor heen gecontinueerd, en zal een tweede toegang bieden tot de spoorperrons. Nabij beide stationstoegangen zullen rijwielstallingen gerealiseerd worden.





doorsnede van het station



doorsnede ter plaatse van het nieuwe viaduct tussen maurits-Zuid en ENKA

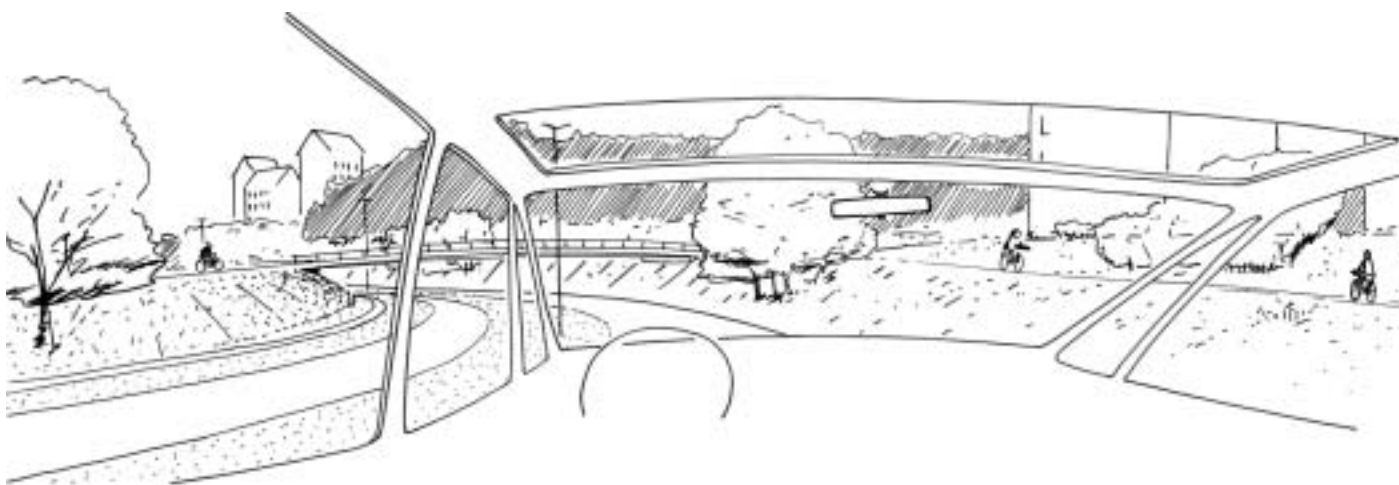


126 m.

landschap.

De landschappelijke kwaliteiten van het gebied zijn in het masterplan gebruikt om het raamwerk van infrastructuur vorm te geven. Het tracé en het profiel van de parklaan vallen doelbewust samen met de lommerrijke karakteristiek van de Bennekomse weg en de Klinkenberger weg om vervolgens door de groene vallei tussen de Maurits-noord en de Maurits-zuid kazerne omhoog te slingeren in de richting van de Nieuwe Kazernelaan. Parallel aan deze Nieuwe Kazernelaan profiteert de parklaan van de ruimte tussen de bestaande woonwijken en de kazerne-terreinen. Het landschap van de parklaan wordt vormgegeven door brede groene bermen met losse boomgroepen en oogt als een engels landschapspark waar de weg doorheen slingert. De bestaande bomenlanen die, haaks op de parklaan,

Ede verbinden met het landschap van de Syssele maken nadrukkelijk deel uit van het raamwerk van het masterplan en kruisen de parklaan ongelijkvloers. Deze lanen zijn, in contrast met de 'engelse' karakteristiek van de parklaan, monumentaal en formeel van aard. Het verdiepte spoortracé combineert de vereiste geluidswering met de aanleg van groene taluds die de spoorzone transformeren in een langgestrekte landschappelijk in te richten zone die ruiger oogt en verwant is met de begroeiing van de Veluwe. Het Masterplan versterkt zo de aanwezige landschappelijke karakteristiek van Ede-oost. Een karakteristiek waarbij de landschappelijke uitstraling samenvalt met de routes voor zowel de automobilist als de fietser en de wandelaar.



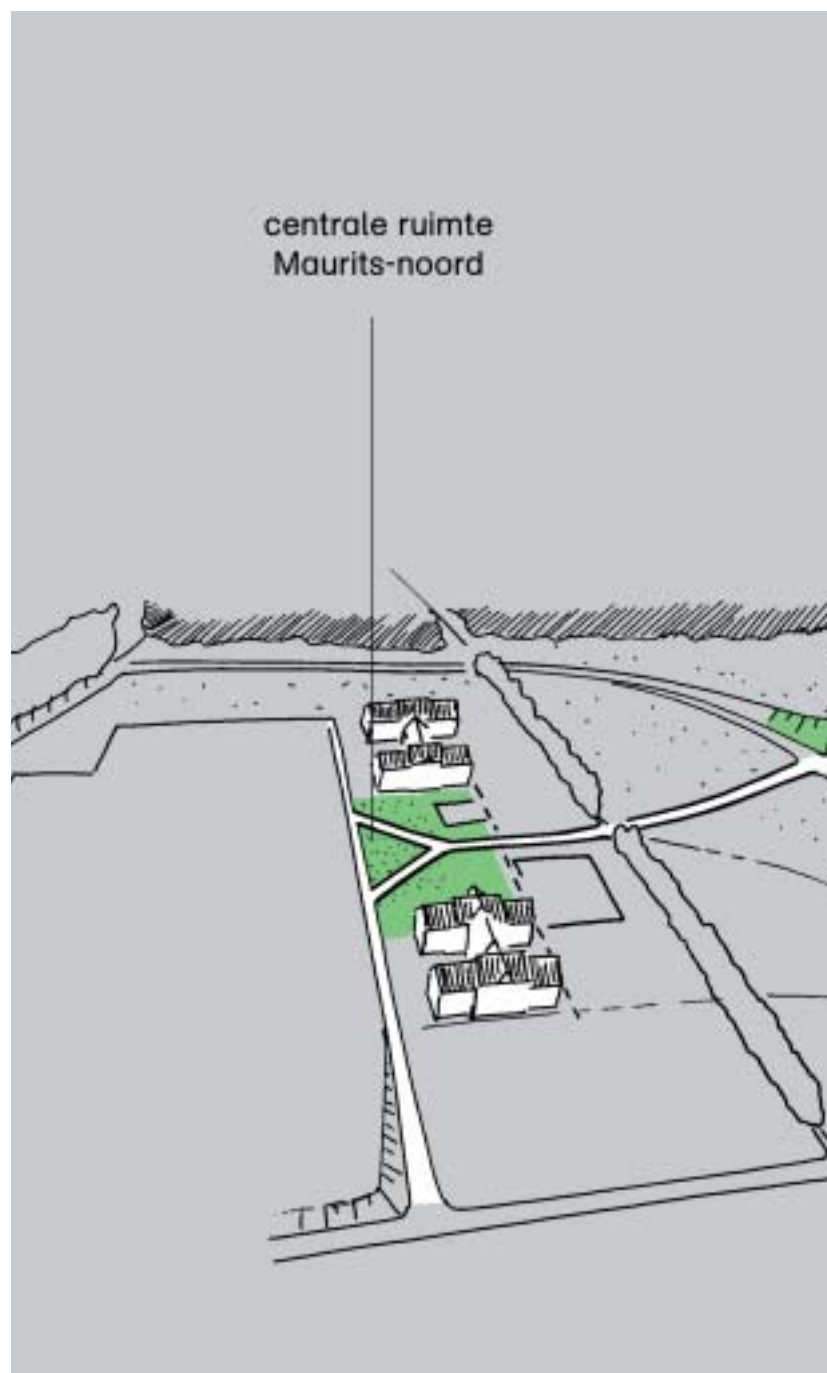
kruising Kazernelaan - parklaan



Naast de parklaan, de bestaande bomenlanen en de spoorzone is aan dit stelsel van routes een vierde wat meer stedelijk element toegevoegd. Een reeks van ruimtes verbindt de Maurits-noordkazerne met de Maurits-zuidkazerne en het ENKA-complex. Ook deze verbinding is ontworpen als een grotendeels groene route. Startend vanuit het hart van de Maurits-noordkazerne gaat deze route via een aansluiting op de parklaan naar een 'green' op de Maurits-zuidkazerne, steekt

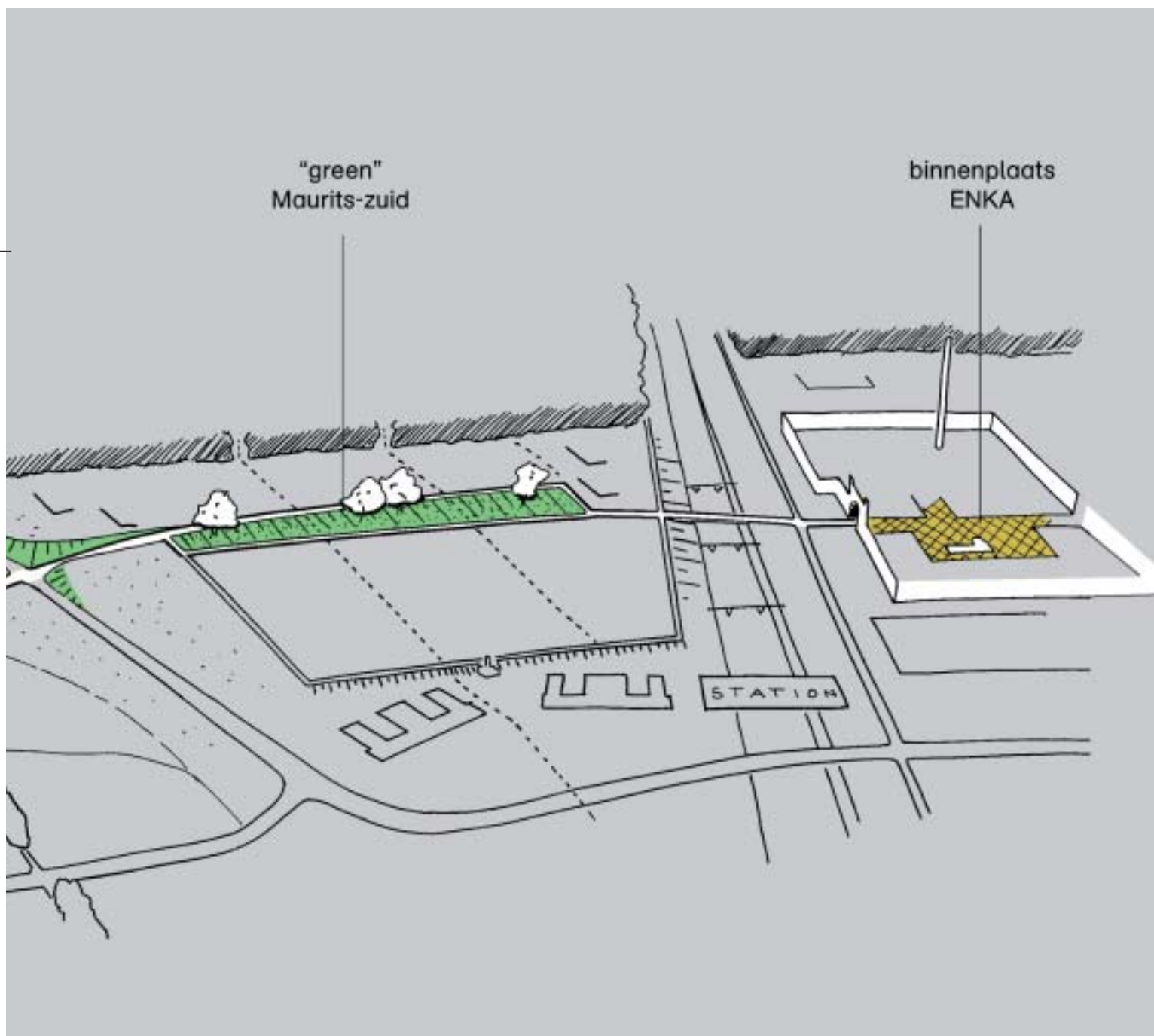
vervolgens het spoor over, om daarna onder de poort van het ENKA-complex door uit te monden op een van de belangrijkste hoven van dit complex.

Op het terrein van de Maurits-zuidkazerne zal de 'green' de enige echt open ruimte zijn. Het is een lang-gerekte opbollende iets wig-vormige ruimte, die de grote niveauverschillen op de enclave zichtbaar maakt; het hoogste punt van de 'green' ligt ongeveer tien meter boven het laagst gelegen gedeelte van deze ruimte.



"green"
Maurits-zuid

binnenplaats
ENKA







0.6 De enclaves.



de enclaves.

Het ruimtelijke raamwerk van het masterplan begrenst en ontsluit een reeks te ontwikkelen enclaves. Elk van deze enclaves heeft op dit moment zijn eigen karakter en specifieke atmosfeer. Het Masterplan koestert deze verschillen. De ligging in het ruimtelijk raamwerk van het plan, de hoogteverschillen, en de soms aanwezige cultuurhistorisch interessante bebouwing en verkavelingsstructuren, vormen de dominante ingrediënten om ook in de toekomst verschillen in identiteit mee vorm te geven. Het meegeven van een eigen stedenbouwkundige en architectonische atmosfeer aan de te ontwikkelen enclaves versterkt het ruimtelijke concept van min of meer autonome woon-werkenclaves, gelegen in een ruimtelijk raamwerk.

In dit hoofdstuk wordt de mogelijke toekomst van de verschillende enclaves beschreven. Het gaat hierbij nadrukkelijk niet om een uitwerking van de gebieden tot op het niveau van een stedenbouwkundig plan. De nadruk ligt op het benoemen van cultuurhistorische en landschappelijke verkavelingsthema's per enclave. Thema's die in de toekomst kunnen garanderen dat de enclaves een eigen identiteit behouden en dat die identiteit verbonden is met "de geest van de plek".

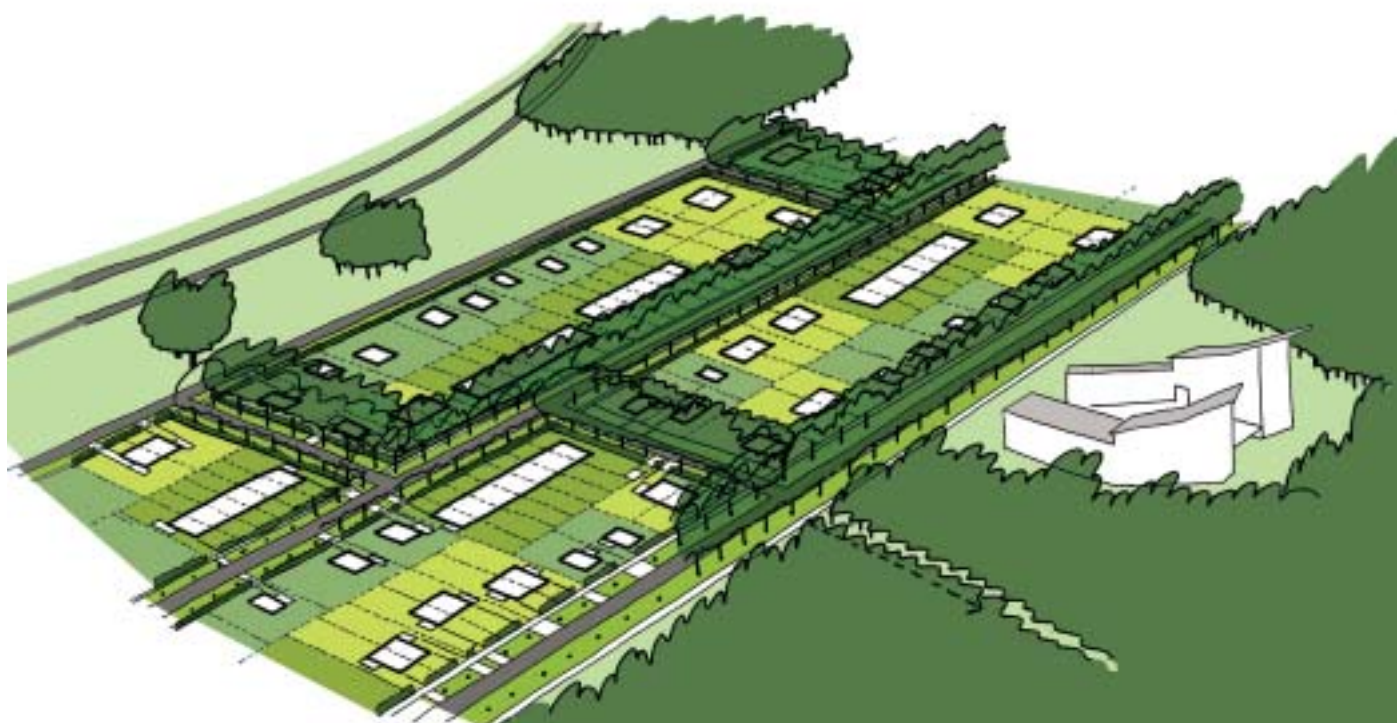




Stevin- en Beeckman- kazerne, *wonen op eigen domein.*

De terreinen van de Beeckman- en de Stevinkazerne grenzen aan de Componistenbuurt en de Burgemeesterswijk. Dit woongebied wordt getypeerd door de lommerrijke woonlanen en een sterke menging van rijenhuizen, twee-onder-een-kapwoningen, grote en kleine villa's op eigen terrein en appartementgebouwen in een collectieve tuin. Dit ontspannen en rijk ogende woonmilieu is als referentie gebruikt voor de toekomstige ontwikkeling van deze twee kazernes tot één woonenclave. Het stedenbouwkundige beeld van veel uitgegeven terrein met daarop gebouwen van ver-

schillende schaal op hun eigen domein en een simpel gedetailleerd openbaar gebied van bomenlanen en woonpaden contrasteert met de samenhangende architectonische karakteristiek van de gehandhaafde gebouwcomplexen van de Beeckman- en Stevin-kazerne. Dit contrast tussen de relatieve vrijheid en individualiteit van de nieuwe villa-wijk en de vormgegeven collectiviteit van de kazernecomplexen in samenhang met de openbare ruimte onderstreept de autonomie van de hergebruikte kazernegebouwen in dit deel van Ede-Oost.

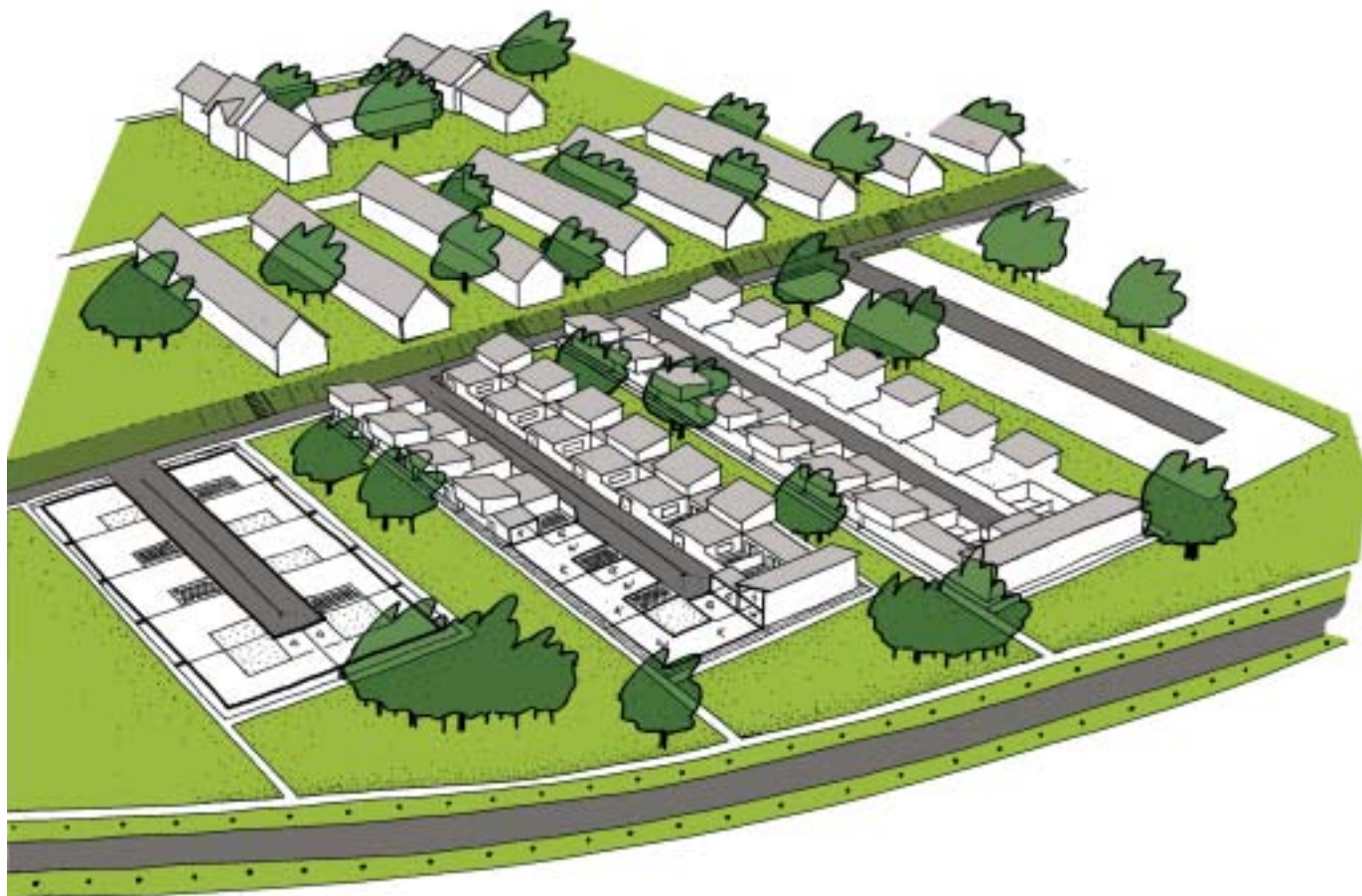




Maurits-noordkazerne, de campus.

De Maurits-noordkazerne ligt op een vrijwel vlak plateau zeven meter boven de Klinkenbergerweg. Het is het enige kazerneterrein dat in het masterplan niet direct aan het Veluweland grenst. Het relatieve isolement dicht op het centrum van Ede is het resultaat van de eerder beschreven hoogteverschillen. De wijze waarop de chaletachtige gebouwen van de kazerne zijn gesitueerd en de nabijheid van de parkachtige beplanting langs de randen geven de locatie de sfeer en verblijfskwaliteit van een universiteitscampus. Wonen en werken in een afgeschermd collectief landschap.

De ruimte om naast de te handhaven gebouwen nieuwe projecten toe te voegen is op dit kazernegebied beperkt. In deze enclave is dan ook niet het contrast gezocht met de her te gebruiken bebouwing maar worden nieuwe gebouwen nadrukkelijk gezien als toevoeging en aanvulling op de campusachtige atmosfeer. Nieuwe woningbouw kan bijvoorbeeld worden geclusterd rondom parkeererven en als autonoom architectonisch project in het groen worden gesitueerd. Het samenbindende thema van de hele enclave is dat van gebouwen in het groen.





Maurits- zuidkazerne, wonen op de Veluwe.

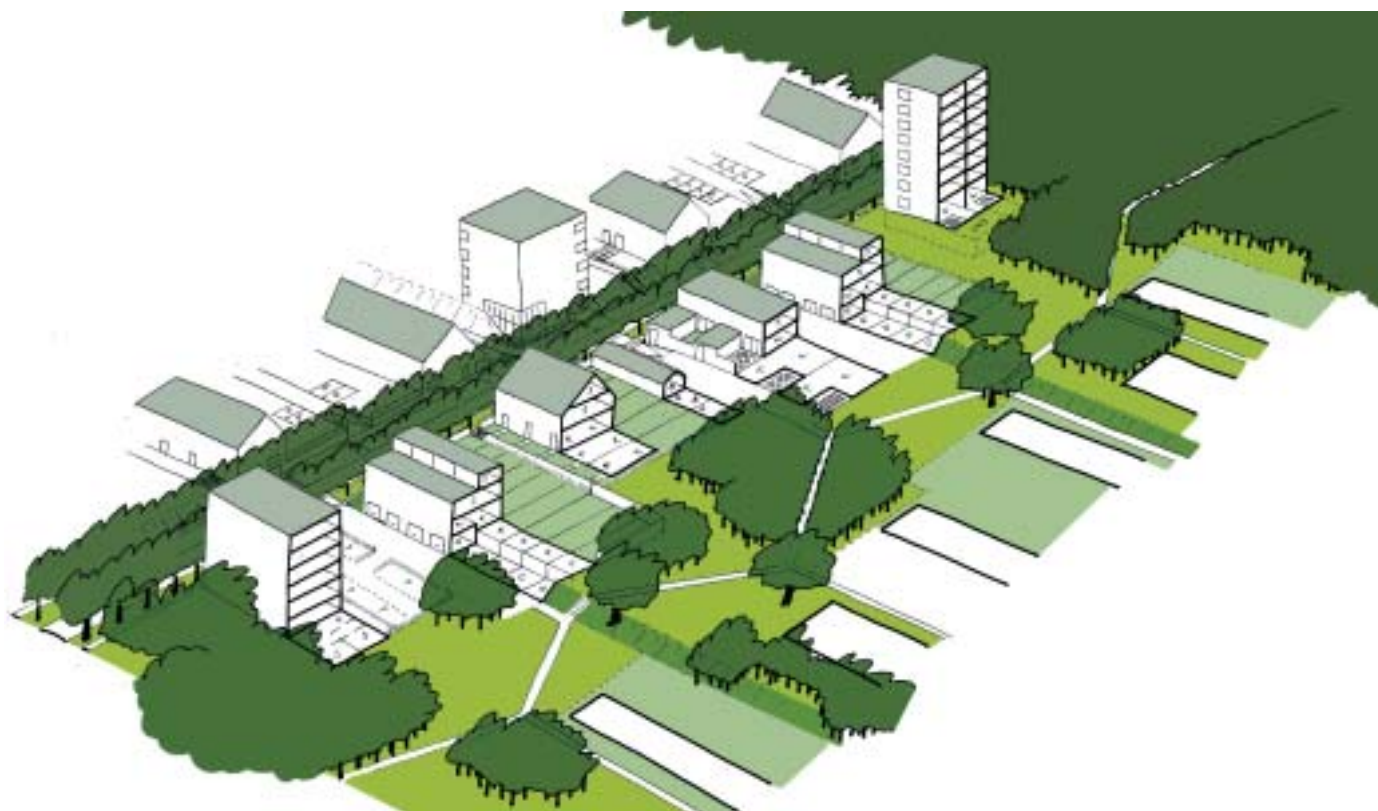
Het terrein van de Maurits-zuidkazerne bestaat uit twee karakteristieke delen, gescheiden door een met bomen ingeplant hoogteverschil. Het ene deel is het parkachtige vroegere voorterrein van de kazerne, met daarin de twee monumentale kazernegebouwen en de exercitieplaats. Dit deel is gelegen nabij, en zichtbaar vanaf de Klinkenbergerweg. Het andere deel is een hoger gelegen tamelijk kaal veld met trapsgewijs oplopende plateaus richting de Sysselet. In de verkavelingsschets wordt het parkachtige deel aan de Klinkenbergerweg als zodanig gekoesterd. Het markeert de lommerrijke luwe zijde van het toekomstige stationsgebied.

Het veld met de plateaus wordt daarentegen heringericht en verkaveld tot hoogwaardig groen woonmilieu.

Via het veld zal ook de hoofdontsluiting van de enclave lopen. Deze hoofdontsluiting takt aan op de parklaan en op wegen in de spoorzone, en loopt langs de langgerekte noord-zuid georiënteerde 'green'.

Haaks op de 'green' verbinden twee meer informele groenstroken het padenstelsel van de Sysselet met het exercitieterrein, dat als een monumentale ruimte de symmetrie van de twee kazernegebouwen benadrukt. In dit raster van formele en informele groenstroken, dat de enclave verankert in het

boslandschap met lanen en paden, kan een afwisselend woonmilieu worden gerealiseerd, met een combinatie van grondgebonden woningen en appartementencomplexen.



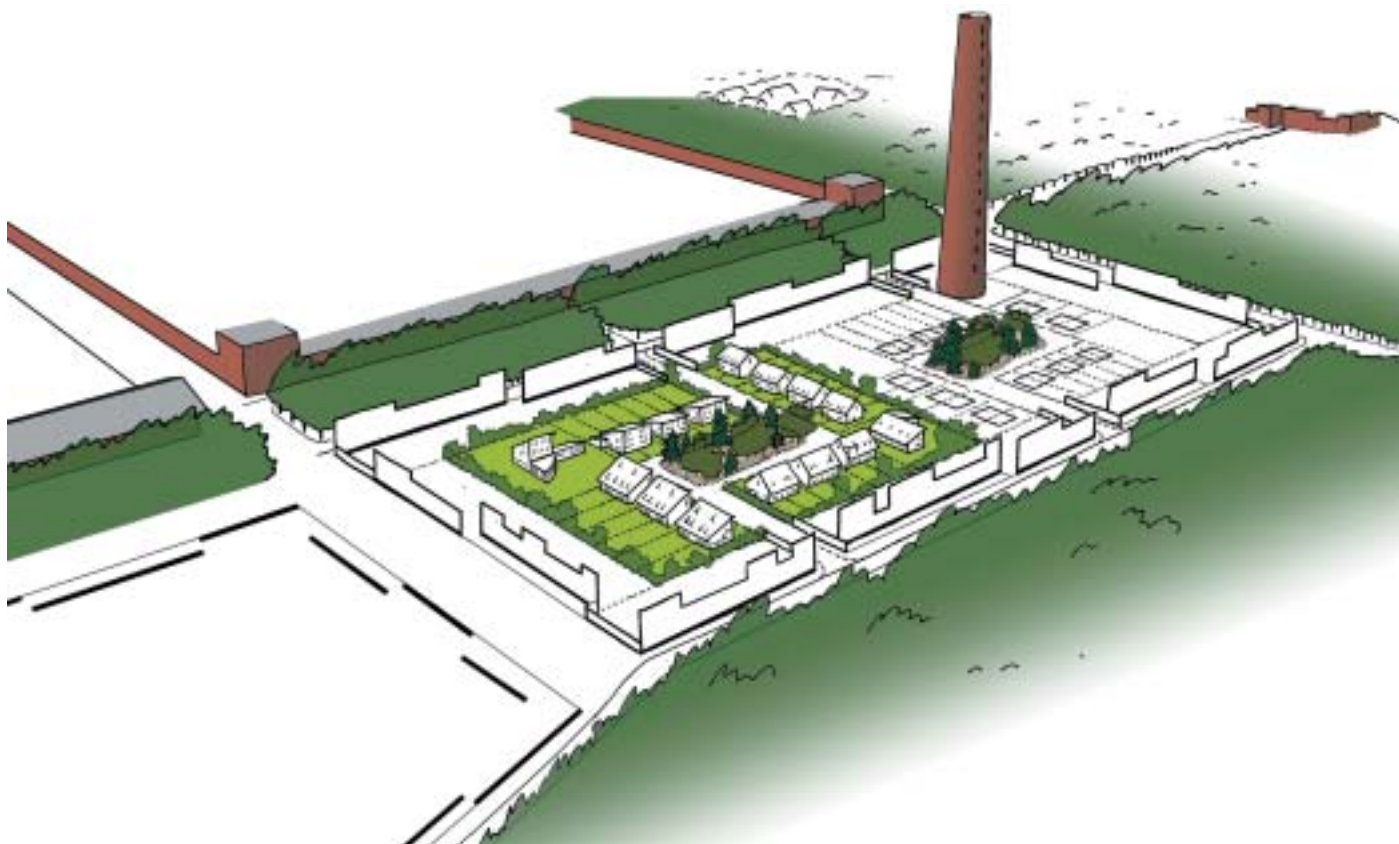


ENKA, *de wereld achter de fabriekspoort.*

Het complex van fabriekshallen en bedrijfsbebouwing van de voormalige ENKA-fabriek ligt als een imposant industrieel artefact op het uitgestrekte bedrijfsterrein. De dominante ruimtelijke karakteristiek wordt gevormd door de langgerekte horizontale contour van de gevels van het grootse gebouwencomplex en de verticaliteit van de ranke schoorstenen. Deze robuuste en grootschalige schoonheid staat in een mooi contrast met de beschutte pleinen en ruimtes binnenin het gebouwencomplex. Deze spanning tussen de robuuste contour en de belofte van een beschutte interieure wereld achter de muur is tot 'leitmotiv' gemaakt van de verkavelingsthematiek voor het ENKA-terrein.

In de verkavelingsschets is het gebied verdeeld in een vijftal velden, die allen het contrast tussen een binnenwereld en buitenwereld bespelen. Het fabriekscom-

plex blijft dominant door de schaal en de gehandhaafde gebouwdelen die onderdeel worden van de buitencontour van dit verkavelingsveld. Het zesde veld is het gebied tussen de Veluwe en het ENKA-complex. Hier is de verkavelingskarakteristiek losser en wordt geprofileerd van de ligging in de flanken van het bos. De enclave is bereikbaar via drie lanen vanaf de Bennekomseweg. Twee lanen langs de flanken maken alle verkavelingsvelden bereikbaar. Een derde laan opent het zicht in het verlengde van de Tooropstraat op een van de toegangen van het ENKA-complex. De ruimtelijke ruggegraat van de enclave waar alle verkavelingsvelden op uitkomen wordt gevormd door een langgerekte centraal gelegen groene 'Maliebaan' die de verbinding legt met de bospaden van de Veluwe.

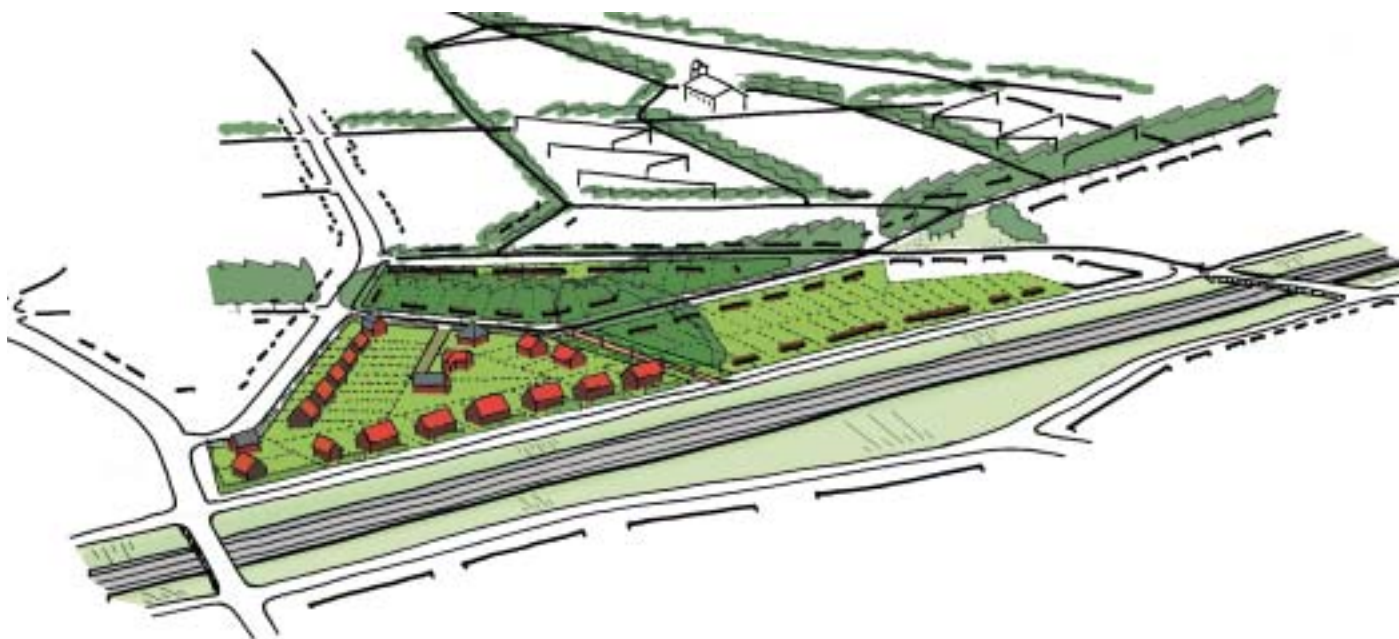




SOMA-terrein en omstreken *huizen en tuinen.*

Ten westen van het stationsgebied vormt de spoorlijn een duidelijke grens tussen twee van elkaar verschillende groene woonmilieu's aan weerszijden van het spoor. Voor zowel de locatie aan de zuidzijde van het spoor, het oude bedrijfsterrein aan de Verlengde Blokkenweg als het SOMA-terrein aan de noordzijde geldt dat een eventuele herontwikkeling de kans biedt het achterliggende woongebied uit te breiden tot aan de spoorlijn. Het bedrijfsterrein kan in die optiek worden ontwikkeld als de laatste fase van de Uitvindersbuurt, met grondgebonden rijenwoningen aan de straat. Het SOMA-terrein biedt de kans, aansluitend op de buurt rond de Prins Hendriklaan e.o., rianten woningen op ruime kavels te bouwen. Deze zijn soms vrijstaand, meestal geschakeld, met diep op de kavel gelegen garages.

In de getekende bebouwingsopzet wordt in principe uitgegaan van het handhaven van de Kerkweg en Hakselseweg als routes die de spoorlijn kunnen kruisen. Mochten onverhoopt de spoorlijn niet verdiept worden aangelegd, en de gelijkvloerse kruisingen toch worden opgeheven, dan kan er tussen het oude bedrijfsterreinterrein en het Soma-terrein een langzaamverkeerstunnel worden aangelegd. De bebouwingsopzet laat daarvoor ruimte vrij.



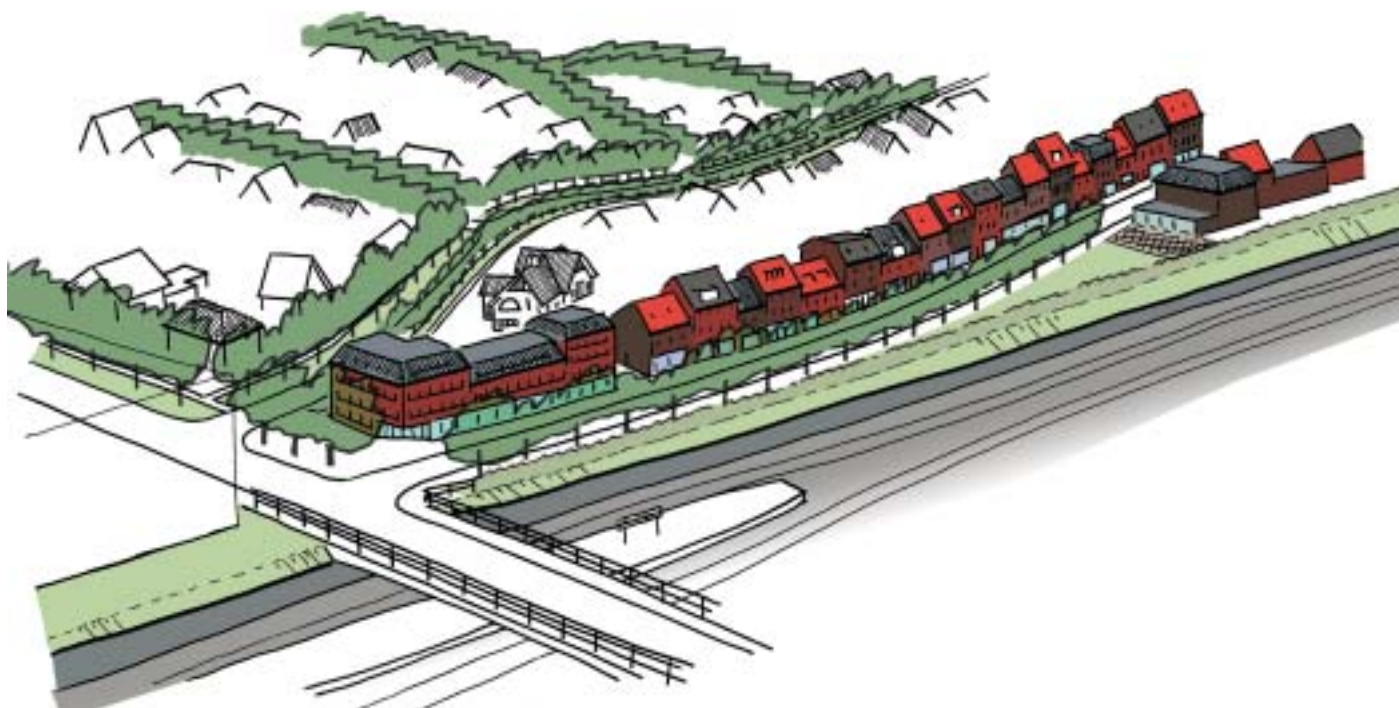


kop Parkweg, stadshuizen langs het spoor.

De inzet van het Masterplan is om rond de kop van de Parkweg een aantal historische verbanden te herstellen. Zo zal bij een verdiept gelegen spoor de Stationsweg weer worden aangesloten op de Oude Bennekomseweg, en wordt in het verlengde van de Parkweg, via de nieuwe zuidzijde van het station, weer een hoogwaardige verbinding naar het ENKA-gebied gelegd. Op deze wijze wordt de Parkweg voor het eerst sinds 1980 weer een logische schakel in het Edese stratennet en kan de Parkweg opnieuw tot leven komen.

Voorgesteld wordt langs de Parkweg de verkrotte panden te vervangen door nieuwe stadswoningen bovenop een 'plint' met horeca en kleinschalige buurtvoorzieningen.

Deze plint continueert de route tussen het nieuw ontwikkelde winkelgebied aan de Parkweg en het vernieuwde stationsgebied. Aan het einde van de Parkweg maakt deze bebouwing een kop aan de Oude Bennekomseweg. De schaal van de bebouwing moet aansluiten op de aanwezige woningen en villa's, en zal maximaal drie tot vier bouwlagen hoog zijn. Het stratenpatroon wijzigt nauwelijks. Alleen nabij het station wordt de Parkweg iets verlegd teneinde in de toekomst zowel het spoor te kunnen verbreden, alsook een kwalitatief volwaardige geluidsafscherming mogelijk te maken.









0.7 programma.

Het ruimtelijke raamwerk van infrastructuur en landschap definieert de grenzen van de te ontwikkelen bouwlocaties. Binnen deze grenzen is in dit masterplan het programma voor Ede-Oost op meerdere manieren verkend. Allereerst zijn er een aantal marktverkenningen verricht. Bureau Companen heeft de positie verkend van Ede-Oost op de locale, regionale en bovenregionale woningmarkten, bureau Deloitte heeft de mogelijkheden voor maatschappelijke voorzieningen in beeld gebracht en bureau Route IV heeft de aangrijpingspunten geschetst voor programma's in de sfeer van cultuur en vrije tijd. Alle drie komen zij tot de conclusie dat Ede-Oost een goede en bijzondere marktpositie kent. Deze wordt gedragen door de landschappelijke kwaliteiten van het gebied, de aanwezige cultuurhistorische bebouwing, en de nabijheid van het station. Deze bijzondere kwaliteiten kunnen worden geschraagd en uitgebouwd door een directe ontsluiting op de A12.

Daarnaast is het programma ook in ruimtelijke zin verkend. De in hoofdstuk 6 geschetste woonmilieus voor de afzonderlijke enclaves zijn het uitgangspunt geweest bij deze ruimtelijke verkenning van het programma. Deze onderzoeken en de ruimtelijke verkenning heeft geresulteerd in een globaal omschreven programma voor Ede-Oost.

Het programma is onder te verdelen in woningbouw, kantoren, maatschappelijke voorzieningen en bijzondere stedelijke en regionale functies.

Voor de woningbouw en de kantoren zijn bandbreedtes benoemd waarbinnen dit globale programma zich beweegt. De omvang van de maatschappelijke voorzieningen is gebaseerd op deze bandbreedtes van het aantal te realiseren woningen. De stedelijke en regionale functies zijn op dit moment nog niet concreet te benoemen in omvang en aard en zijn dan ook meer dan de andere programmacategorieën indicatief van aard.

wonen.

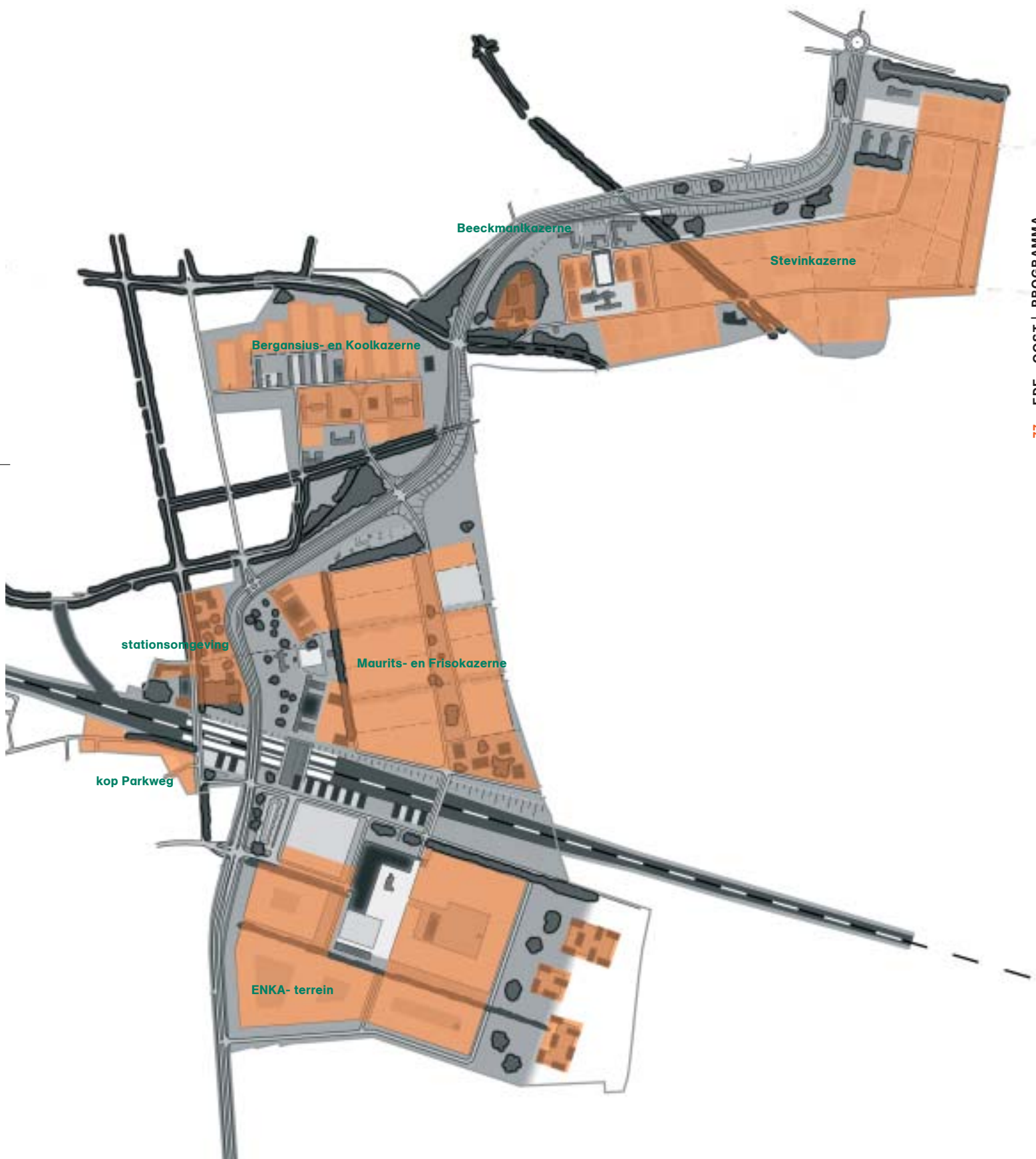
Het indicatieve woningbouwprogramma dat binnen de grenzen van de diverse bouwlocaties kan worden gerealiseerd kent een bandbreedte tussen de 3500 en 4500 woningen.

De ondergrens van deze bandbreedte gaat uit van een differentiatie van het totale woningbouwprogramma voor Ede-Oost in 60% grondgebonden en 40% meergezinswoningen. De bovengrens van de bandbreedte kent een verhouding van 40% grondgebonden en 60% meergezinswoningen.

Deze programmatische verkenningen zijn uiteraard globaal van aard. Nadere uitwerking in de vorm van stedenbouwkundige plannen per enclave zullen de programmering van de woningbouw verder moeten uitdiepen en precisieren.

Uitgangspunt bij deze programmering is een verdeling in prijsklassen waarbij van het totale woningbouwprogramma 30 % goedkope, 30 % middeldure- en 30 % dure woningen worden gerealiseerd.





kantoren.

In het totale plangebied kan 90.000 tot 110.000 m² bvo aan commerciële functies worden gerealiseerd. Dit kunnen kantoren, hotel/congresfuncties, regionale onderwijsvoorzieningen en in beperkte zin winkels zijn. Van de commerciële functies is het overgrote deel, 80.000 tot 90.000 m², in de directe nabijheid van het station gesitueerd.

maatschappelijke voorzieningen.

In het programma zijn drie basisscholen en twee zorg-/welzijnsclusters opgenomen. De locaties voor de scholen bevinden zich in de enclaves Stevin/Beeckman, Maurits-noord, en ENKA. De school in de Maurits-noord-enclave kan gesitueerd worden in één van de kazernegebouwen. De twee zorg-/welzijnsclusters kunnen gesitueerd worden in de te hergebruiken gebouwen van de Beeckmankazerne en nabij het stationsplein in de ENKA-enclave. In het masterplan is geen ruimte gereserveerd voor een uitbreiding van de Edese capaciteit aan sportvelden. De benodigde ruimte voor deze sportfaciliteiten zal buiten het plangebied gevonden moeten worden.

stedelijke en regionale functies.

De stedelijke en regionale functies zijn de potentiële kanskaarten in de ontwikkeling van Ede-Oost. Het realiseren van deze functies kan de programmering van het project Ede-Oost als totaal naar een hoger ambitieniveau tillen. Tegelijkertijd is de realisatie van dergelijke voorzieningen sterk afhankelijk van externe factoren. Een precieze definiëring en kwantificering is in deze planfase dan ook moeilijk. Op basis van de door adviesbureaus verrichte onderzoeken en de kansen die het masterplan ruimtelijk biedt is getracht te komen tot een denkbare thematisering en plaatsbepaling van deze stedelijke en regionale functies.

Een aantal locaties springen hierbij in het oog. De cluster van kazernegebouwen van de Stevin-kazerne in de directe nabijheid van de aansluiting van de parklaan op de N224 biedt mogelijkheden voor een bijzondere commerciële programmering of bijzondere collectieve woonconcepten. De H-vormige kazernegebouwen van de Maurits-noord-kazerne bieden mogelijkheden voor bijzondere woonvormen. De stallen van dit kazernecomplex kunnen worden gebruikt als ateliers of werkplaats voor innovatieve en kleinschalige bedrijven in de culturele en ambachtelijke sfeer.



Eén van de kazerne-gebouwen van de Maurits-zuidkazerne, direct grenzend aan het stationsgebied, biedt kansen voor functies als een hotel en ontspanning- en leisureconcepten in relatie tot de Veluwe.

De Westhal van het ENKA-complex is door de grote schaal, monumentale karakteristiek en de ligging aan het centrale plein van deze enclave bij uitstek geschikt voor grootschalige publieksfuncties in de culturele en recreatieve sfeer.



Stevin- en Beeckmankazerne.

Voor de te onderscheiden deelgebieden heeft deze programmatische verkenning geresulteerd in de volgende indicatieve omvang van het programma.

Uitgaande van een gemiddelde kavelgrootte van 500 m² is er ruimte voor grondgebonden eengezinswoningen in een mix van vrijstaande woningen, twee-onder-één-kapwoningen en korte rijtjes met geschakelde woningen. In een viertal woontorens van 12 lagen in de bocht van de parklaan kunnen appartementen worden gerealiseerd. Daarnaast is er in de te hergebruiken kazernegebouwen van de Beeckmankazerne ruimte voor appartementen, 6.200 m² zorg/welzijnsfuncties en eventueel een sociaal pension. In deze enclave is bovendien ruimte voor een basisschool.

Een verschuiving binnen dit programma kan worden gerealiseerd door in de bosrand langs de zuidrand van deze enclave in plaats van grondgebonden woningen een reeks appartementengebouwen te situeren en de kazernegebouwen op de Stevinkazerne te vervangen door nieuw te bouwen appartementen.

Maurits-noord- kazerne.

Rondom de te hergebruiken kazernegebouwen zijn in een landschappelijke setting grondgebonden woningen en appartementen te realiseren. In de te hergebruiken kazernegebouwen is ruimte voor appartementen, een basisschool, een creche, studenthuisvesting en ook hier eventueel een sociaal pension. In de reeks stallen zijn eventueel ateliers/werkplaatsen te realiseren met een totale omvang van 8.500 m². Indien de huidige stallen op twee na worden gesloopt ontstaat er extra ruimte voor grondgebonden woningen ten koste van 6.200 m² ateliers/werkplaatsen.

Maurits- en Frisokazerne.

Bij een ontspannen laagbouwverkaveling van 35 woningen per hectare kunnen er in deze enclave grondgebonden woningen worden gerealiseerd. De 6 woontorens bieden bovendien ruimte aan appartementen. Ook in deze enclave is ruimte gereserveerd voor een basisschool. Daarnaast kunnen woningen worden gerealiseerd in een van de twee te handhaven kazernegebouwen. In het tweede kazernegebouw is ruimte voor 7.325 m² functies in de recreatieve en leisure sfeer. Te denken valt aan een hotel annex sauna, beautycentrum, fitness etc.

Wanneer de woningdichtheid in dit deelgebied dicht bij het station wordt opgevoerd tot 50 woningen per hectare en er bovendien nog twee woontorens worden toegevoegd kan er een mix van eengezinswoningen, meergezinswoningen en appartementen worden gerealiseerd. In dit scenario verschuift de karakteristiek van deze enclave van een ontspannen laagbouwbuurt naar een woonmilieu met een mix van compacte laagbouw en gestapelde bouw.

ENKA.

Op het ENKA terrein kunnen binnen de geschetste karakteristiek grondgebonden woningen en meergezinswoningen worden gerealiseerd. Ook in deze enclave is ruimte voor een school en een zorg/welzijn cluster gereserveerd. In de te handhaven Westhal van het voormalige fabriekscomplex is ruimte voor 12.000 m2 culturele/-recreatieve voorzieningen.

stationsgebied-noord.

De bebouwing bestaat hoofdzakelijk uit appartementsgebouwen en een enkele kantoorvilla van vijf lagen hoog.

stationsgebied-zuid.

De zone langs het spoor biedt ruimte voor circa 30.000 tot 40.000 m2 commerciële of kantoorfuncties. De locatie direct ten oosten van het busplein is bestemd voor een mix van stedelijke functies, kantoren en woningen. Totaal heeft dit programma een omvang van 50.000 m2 bvo.

**bedrijfsterrein
Verlengde-
Blokkenweg.**

Aansluitend op de tuinstedelijke kwaliteit van het aangrenzende woongebied is hier ruimte voor grondgebonden woningen.

SOMA-terrein.

Deze herstructureringslocatie biedt aansluitend op het noordelijk gelegen gebied ruimte aan grondgebonden woningen.

Kop Parkweg.

Boven een plint met commerciële voorzieningen en winkels is in de gevelwand van deze straat ruimte voor stadswoningen. Deze bebouwingskarakteristiek sluit aan bij de huidige sfeer en schaal van de aanwezige bebouwing.

Samenvattend resulteert dit in het volgende indicatieve programma voor Ede-Oost.

Wonen

3.500-4.500 woningen

Kantoren

90.000-110.000 m2 bvo.

Maatschappelijke voorzieningen

basisscholen en creche/kinderopvang 15.000 m2/ 30.000 m2(incl buitenruimte)

zorg en welzijnsclusters	12.800 m2
--------------------------	-----------

Stedelijke en regionale functies

kleinschalig officepark	8.500 m2
-------------------------	----------

studentenhuisvesting	
----------------------	--

sociaal pension	3.600 m2
-----------------	----------

kleinschalige innovatieve bedrijvigheid	8.500 m2
---	----------

leisure	7.325 m2
---------	----------

culturele/recreatieve functies	12.000 m2
--------------------------------	-----------

0.8 fasering.

Het masterplan Ede-oost legt een ruimtelijk raamwerk vast waarbinnen de ontwikkeling van een reeks locaties ter hand kan worden genomen. De periode waarin deze locaties gerealiseerd zullen worden zal zeker 10 tot 15 jaar bedragen. In deze planfase is op voorhand moeilijk te voorspellen welke locatie als eerste en welke als laatste zal worden ontwikkeld. Daarvoor zijn er op dit moment nog teveel zaken niet uitgekristalliseerd zoals een mogelijke MER-procedure als volgende stap in de planvorming, de problematiek van de bodemsanering en het tempo waarin deze eventuele sanering zich kan voltrekken, de uitkomsten van gesprekken met defensie, het rijk en Prorail. Al deze nog af te lopen trajecten geven aan dat het masterplan het begin van een proces van planuitwerking markeert. In dit uitwerkingsproces zal gaandeweg meer duidelijk worden over de fasering van het masterplan.

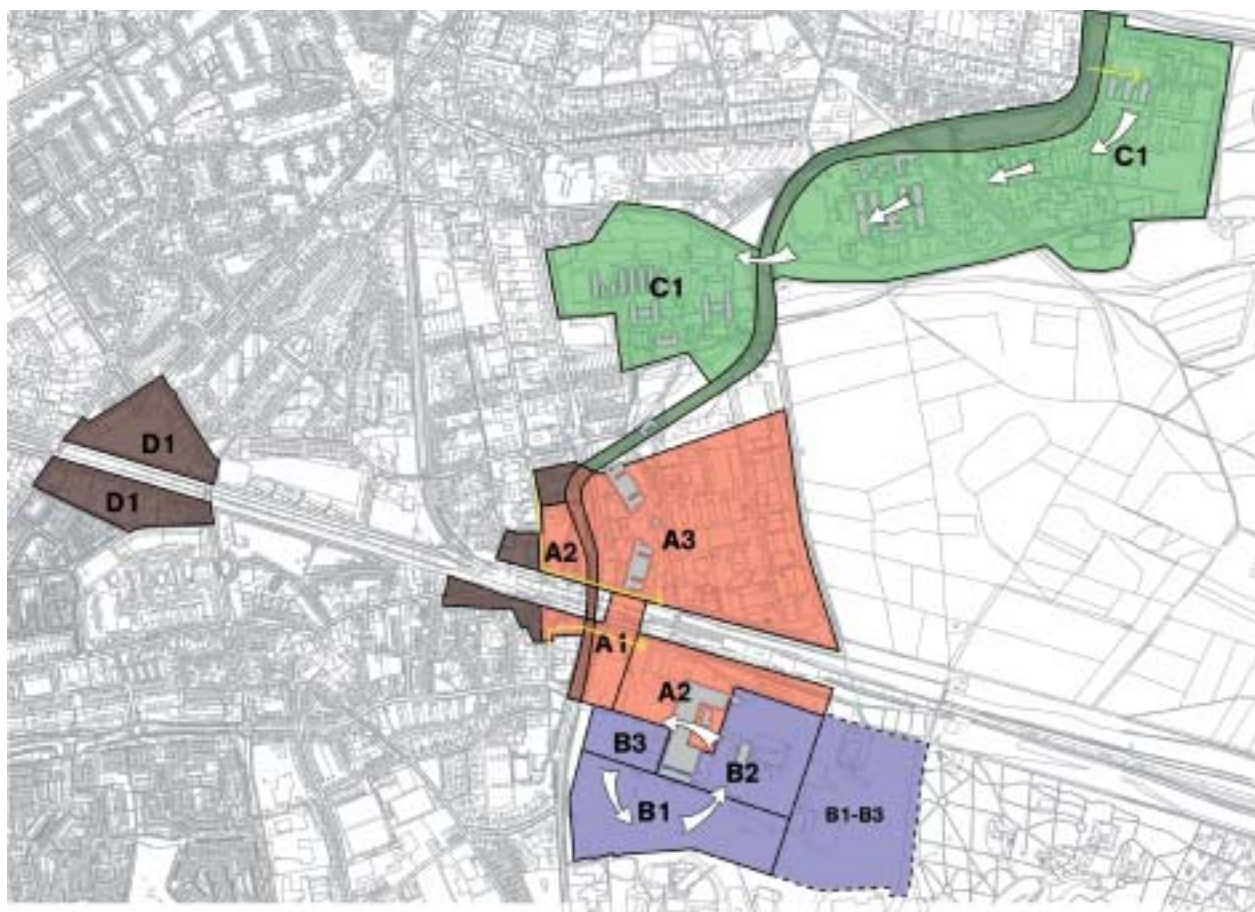
Toch zijn er op basis van het hier gepresenteerde masterplan een aantal opmerkingen te maken over de fasering.

In het masterplan zijn de diverse te realiseren bouwlocaties vanuit het oogpunt van fasering in een drietal categorieën te verdelen.

De eerste categorie bestaat uit drie ontwikkelingslocaties die afhankelijk zijn van het realiseren van delen van het ruimtelijk raamwerk, dan wel redelijkerwijs afhankelijk zijn van de realisatie van andere onderdelen van dezelfde ontwikkelingscluster.

De Stevin-, Beeckman- en Maurits-noordkazernes vormen de eerste cluster (C). De ontwikkeling van deze locaties hangt sterk samen met het parallel realiseren van het deel van de parklaan tussen de N224 en de Klinkenbergerweg. Het lijkt logisch om binnen deze cluster te starten met de Stevinkazerne langs de N224 en te eindigen met de ontwikkeling van de Maurits-noordkazerne. Deze volgorde wordt vooral bepaald door het feit dat de realisatie van deze laatste locatie redelijkerwijs afhankelijk is van de aansluiting van de nieuwe parklaan op de Klinkenbergerweg. De twee andere kazernerterreinen kunnen in de eerste periode van realisatie nog ontsloten worden vanaf de huidige Nieuwe Kazernelaan.

De tweede cluster wordt gevormd door de ENKA-locatie exclusief het veld direct grenzend aan het toekomstige busstation en de reeks kantoren grenzend aan het spoor (B). Deze ENKA-cluster vormt een samenhangende woonwijk die op twee plaatsen kan worden aangesloten op de huidige Bennekomseweg. Binnen deze cluster bestaat er vanuit markt-technische overwegingen een voorkeur om te starten met de twee zuidelijke velden die grenzen aan het Horapark en direct vanaf de Bennekomseweg kunnen worden ontsloten. De fase daarna wordt de herontwikkeling van het voormalige fabriekscarré ter hand genomen. Het volledig realiseren van deze cluster hangt sterk samen met het realiseren van de parklaan en de aansluiting op de A12. Deze optimalisatie van de ontsluiting van het gebied schraagt de programmatistische ambities die bij de herontwikkeling worden gekoesterd.



onafhankelijke ontwikkelingslocaties. het cultuur historisch erfgoed.

De derde samenhangende cluster bestaat uit de locaties die direct grenzen aan de stationsomgeving inclusief het terrein van de Maurits-zuidkazerne (A). De ontwikkeling van deze laatste cluster van locaties is sterk zonet geheel afhankelijk van het verplaatsen van het busstation en de realisatie van de park en ride (P+R) voorziening aan de zuidzijde van het spoor. Als dit nieuwe transferium is gerealiseerd zijn de voorwaarden geschapen voor de ontwikkeling van de bebouwing grenzend aan het nieuwe busstation en komt het oude stationsplein vrij voor bebouwing. Ook de realisatie van het woongebied achter de Maurits-zuidkazerne is gebaat bij een nieuwe stationsomgeving. Het gebied kan pas dan op twee plaatsen goed worden ontsloten op de nieuwe parklaan. Bovendien is de uitstraling van een hergestructureerde stationsomgeving van groot belang voor de kwaliteit en de ambitie van de toekomstige woonbuurt Maurits-zuid.

De tweede categorie wordt gevormd door een groep locaties die separaat van welk ander plandeel dan ook te realiseren is (D). Elk van deze locaties kan op eigen voorwaarden en separaat van andere bouwinitiatieven ontwikkeld worden. Wanneer de realisatie van deze locaties op zich zou laten wachten werpt dat bovendien op de schaal van het masterplan geen blokkades op voor de realisatie van andere plandelen. Een fasering van de volgorde en het tempo van deze locaties is na de vaststelling van het masterplan louter en alleen afhankelijk van interne plan-technische randvoorwaarden zoals verwerving of bodemsanering en beleidsmatige en bestuurlijke prioriteiten.

De derde categorie wordt gevormd door de bestaande gebouwen; het cultuur historisch erfgoed dat wacht op een nieuwe bestemming. Deze categorie bestaat uit een omvangrijk aantal bestaande en zo mogelijk te hergebruiken gebouwen. Het hergebruik van deze gebouwen kan van grote betekenis zijn voor de ontwikkeling van de diverse enclaves. De gebouwcomplexen bepalen door hun historiciteit, hun stedenbouwkundige structuur, hun architectonische uitstraling en mogelijkserwijs door het specifieke toekomstige gebruik in belangrijke mate de atmosfeer en identiteit van de verschillende

enclaves. In die functie spelen deze gebouwen waar mogelijk een belangrijke rol als pioniers en kwartiermakers in de ontwikkeling van Ede-Oost. Bovendien is het ook raadzaam om in het kader van de langdurige beheersfase, tussen het moment van overdracht van de grond en de feitelijke herontwikkeling van de locaties, na te denken over het al of niet tijdelijke hergebruik van deze gebouwen. Voor het project Ede-Oost is het in dit verband noodzakelijk om nu al na te denken over de mogelijkheden voor herontwikkeling van deze gebouwen en complexen.

0.9 hoe nu verder

Het Masterplan is een instrument dat verdere sturing en regie op de integrale gebiedsontwikkeling mogelijk maakt. Het is tevens een communicatiemiddel om alle betrokkenen en belanghebbenden bij de gebiedsontwikkeling te betrekken. In het masterplan zijn belangrijke keuzes gemaakt in de hoofdstructuur van landschap en infrastructuur. Er is een gewenst toekomstbeeld geschetst voor het station en omgeving en de spoorzone. Voor de invulling van de enclaves zijn uitgangspunten en randvoorwaarden geformuleerd die de basis zijn voor verdere planontwikkeling. En tot slot is een communicatieproces gestart dat de betrokkenheid van de samenleving van Ede en andere belanghebbenden bevordert.

In de komende planvorming zijn een viertal sporen relevant. Deze vier sporen maken nadrukkelijk deel uit van één samenhangend planproces dat de integrale gebiedsontwikkeling gestalte moet geven.

spoor 1: planologisch-juridisch kader.

In vervolg op het masterplan zal een milieu effect rapportage (MER) en een bestemmingsplan worden opgesteld. Een bestemmingsplan levert uiteindelijk de mogelijkheid om te kunnen bouwen. Een MER is naar verwachting noodzakelijk voor de realisering van de parklaan en vanwege het feit dat er mogelijk meer dan 4000 woningen kunnen worden gebouwd. In overleg met direct betrokken partners, zoals de provincie en de Commissie MER, zal een plan van aanpak voor MER en bestemmingsplan worden opgesteld. Binnen dit kader past ook de verdere planvorming rondom de belangrijkste infrastructuuringrepen: de realisatie van de oostelijke verbindingsweg en de aansluiting op de A12. Dit zal in samenwerking met het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de provincie Gelderland worden opgepakt.

spoor 2: uitwerken van deelprojecten.

De gebiedsontwikkeling van Ede Oost valt uiteen in deelprojecten die niet allemaal tegelijkertijd worden aangepakt. Het voorstel is om voor een aantal deelprojecten de volgende stap in de planvorming in de komende periode te zetten.

- Kop van de Parkweg: er is groot belang bij het verbeteren van de situatie in dit gebied.
- Enka-terrein: hiervoor is inmiddels een stedenbouwkundig plan in voorbereiding
- Delen van het kazernecomplexen: voorgesteld wordt een aanpak voor te bereiden waarbij de bestaande gebouwen die als waardevol zijn aangemerkt als basis en inspiratie voor de planvorming dienen. Belangrijk is de vraag op welke wijze herbestemming mogelijk is. In dit proces zullen markt partijen worden betrokken.

spoor 3: verwerven van de kazerne-complexen.

In het kader van het project FENIKS stoot het ministerie van Defensie de kazerne-complexen in Ede-Oost af. De terreinen worden aangeboden aan de gemeente Ede. Tevens wordt door het Rijk overwogen op enigerlei wijze bij de gebiedsontwikkeling betrokken te blijven. De terreinen komen beschikbaar in 2007. Het is derhalve van belang direct te starten met het opstellen van een beheerplan. Belangrijk onderdeel van dit beheerplan is de tijdelijk herbestemming van te handhaven gebouwen.

spoor 4: station en omgeving.

In het masterplan worden voorstellen gedaan voor de gedeeltelijke verplaatsing van stationsfuncties en het aanpassen van het stationscomplex. Deze herstructurering van de stationsomgeving is een belangrijke motor voor de ontwikkeling van Ede-Oost als totaal. Bovendien worden in het masterplan de voordelen geschetst van het verdiepen van het spoor. Allereerst zal met alle betrokken partijen het overleg over deze aspecten moeten worden opgestart en vormgegeven. Bovendien zal verdere planontwikkeling voor het station en omgeving plaats moeten vinden in nauwe samenspraak met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Prorail en ondermeer NS-Vastgoed.

proces.

projectorganisatie.

Voor de uitvoering van de genoemde sporen worden passende projectorganisaties (project- en werkgroepen) opgesteld. Deze projectorganisaties worden aangestuurd door de bestaande stuurgroep (bestuurders en management) en kernteam (management en projectleiders). Voorgesteld wordt om de stuurgroep op sommige momenten uit te breiden met bestuurders van andere organisaties (overheid en/of marktpartijen) die direct bij de projecten betrokken zijn (stuurgroep plus).

kwaliteitsteam.

Tevens is van belang een kwaliteitsteam in te stellen dat alle inhoudelijk voorstellen uit alle deelprojecten toetst aan de inhoudelijke kwaliteitskaders van het masterplan. Daarin hebben zitting de verantwoordelijke stedenbouwkundige en, op uitnodiging, andere deskundigen (bijvoorbeeld op het gebied van cultuurhistorie, architectuur en infrastructuur).

communicatie.

Het voortzetten van de ingezette communicatie met alle betrokkenen en belanghebbenden, en het betrekken van de raad en de samenleving van Ede blijft een centraal onderdeel van het vervolg uitmaken. Het moet een plan van de Edenaren worden en waar de Edenaren zich betrokken bij voelen. Daarvoor zal een communicatieplan worden opgesteld.

colofon.**ontwerp.**

Palmboom & van den Bout, Stedenbouwkundigen bv

Jaap van den Bout (projectleider), Jeroen Ruitenbeek, Monique Mooij, Mark van der Heide, Pieter de Koning, Dana Wiersma, Danny Nelemans, Sandra van Dijk, Claudia Gorissen, Joeke Stoeckart.

in opdracht van.

Gemeente Ede

stuurgroep Ede-Oost:

**wethouder Simon van de Pol
wethouder Peter van 't Hoog
Rob Tutert, projectleider Ede-Oost
Henk de Graaf, directeur ROB
Jan Zwiers, portefeuillesecretaris**

Kernteam Ede-Oost

**Henk de Graaf, directeur ROB
Wim Canninga, hoofd ONTwikkeling
Rob Tutert, projectleider Ede-Oost**

Projectgroep Ede-Oost:

**T-ma Rob Tutert, projectleider Ede-Oost
Ede Jossy Vedder-Birsak, projectsecretaris
Tjeerd Leistra; Angelique Gerritsen, adviseurs economie
Wido Scholte, adviseur wonen
Ron van der Waart, stedenbouwkundige
Martin Looije, stedenbouwkundige
Adri Koch, projectleider Enka / Isev-/ structuurvisie Werv
Gert-Jan Meijer, projectleider (kazerneterreinen)
Frits Dimmendaal; Ted Benschop, hoofd Ontwikkeling EWZ
Hans Vulto; Wilma v Wensem, adviseurs communicatie
Albrecht de Jong, adviseur milieu
Kees Konings / Ed Langenveld / Dirk van Bergeijk, adviseurs grondontwikkeling
Pierre Lommen, adviseur monumenten
Mirjam vd Wege; Robbert Sterken, adviseurs verkeer
Wageningen: Riëtte Zonnenberg, projectleider Ruggegraat
Prv Gelderland De heer John Rocks
Prv Gelderland De heer Lennart Janssen (Valleilijn)**

in samenwerking met.

**Planmaat
Patrick Nan, Themara Bogerd.**

Nieuwe gracht

Jan Hein Boersma, Robert Arends.

Arcadis Infra B.V.

Ton van Es.

Braaksma & Roos

Goudappel Coffeng

Tauw B.V.

Deloitte ICS adviseurs

Companen

Buck Consultants International

Route IV B.V.

