

## In deze uitgave

2. **Spoorzone:** We zetten nu de volgende stap naar een gedetailleerd plan
3. Ook website Veluwe Poort vernieuwd
3. **Ontsluitingsweg Parklaan:**  
Samen werken aan functioneel ontwerp
3. **Kazerneterreinen:**  
Gemeente richt zich op ontwikkeling én beheer
4. **Kop van de Parkweg:**  
Hoe nu verder met de Kop van de Parkweg?
4. **Enkaterrein:**  
Start bouw Enka

## Colofon

**Postadres**

Postbus 9022  
6710 HK Ede

**Bezoekadres**

Bergstraat 4, Ede

t: (0318) 68 09 11

f: (0318) 68 05 77

e: info@ede.nl

i: www.ede.nl

**Colofon**

**Uitgave** gemeente Ede,  
november 2009

**Tekst** Afdeling Communicatie

**Ontwerp en Vormgeving**

Bureau Vormgeving, gemeente Ede

**Fotografie** gemeente Ede

**Druk** Koninklijke BDU, Barneveld

**Oplage** 46.000 exemplaren

Aan deze nieuwsbrief kunt u geen rechten ontlenen.

## Wethouder van de Pol: “Ede-Oost wordt Veluwe Poort”

De kazerneterreinen, het Enkaterrein, station en spoorzone en de Kop van de Parkweg gaan, als het aan burgemeester en wethouders ligt, de toekomst in onder de nieuwe naam Veluwe Poort. “De naam Veluwe Poort doet meer recht aan de unieke mogelijkheden van dit gebied dan de oude naam, Ede-Oost/Spoorzone”, aldus wethouder Simon van de Pol, “en daarom gaan wij de gemeenteraad voorstellen verder te gaan als Veluwe Poort”.



In 2005 heeft de gemeenteraad het masterplan Ede-Oost/Spoorzone vastgesteld. De afgelopen jaren heeft de gemeente hard gewerkt aan de verdere concretisering van dit plan. Het tracé van de nieuwe weg door Ede-Oost is op hoofdlijnen vastgelegd, er is een bestemmingsplan opgesteld voor het Enkaterrein, de milieueffecten van de nieuwe ontwikkelingen zijn in beeld gebracht en er zijn nadere plannen gepresenteerd voor het station (met onder andere een brede onderdoorgang onder de sporen) en de spoorzone.

**Nieuwe fase**

“Het project gaat nu een nieuwe fase in”, vertelt van de Pol. “De komende jaren zal de gemeente concrete plannen gaan ontwikkelen voor de invulling van de kazerneterreinen en de stationsomgeving, inclusief een modern nieuw station. Op het Enkaterrein start de ontwikkelaar met de bouw van de eerste woningen. De nieuwe weg door Ede-Oost zal op detailniveau uitgewerkt worden. Zo wordt het beeld van Edes nieuwste wijk steeds scherper.” “Dit alles vraagt om een naam die méér is dan

alleen een geografische aanduiding. We hebben ons de afgelopen maanden beraden over een naam die goed weergeeft wat Ede-Oost voor een stadsdeel kan worden. Dit heeft geresulteerd in de nieuwe naam: Veluwe Poort.”

**Gezond wonen**

“Met de naam Veluwe Poort geven we precies aan wat dit nieuwe stadsdeel zo uniek maakt: de ligging op de overgang van de Gelderse Vallei naar de Veluwe. Veluwe Poort wordt een wijk waarbij de Veluwe (diep) in de stad kan doordringen, maar ook een wijk die toegang geeft tot de Veluwe. Dat betekent mogelijkheden voor nieuwe woonwijken waar gezond leven centraal staat. Met ruimte voor zorg, kleinschalig wonen en werken in het landschap en natuurtoerisme”, aldus van de Pol.

**Bereikbaarheid**

“Het tweede deel van de naam, de Poort, verwijst naar de uitstekende bereikbaarheid van het gebied”, legt de wethouder uit. “Met intercystation Ede-Wageningen als de logische poort naar de Veluwe, naar Food Valley

en bijvoorbeeld naar het Krölle-Müllermuseum. En de nieuwe Parklaan, die zorgt voor een directe aantakking op het hoofdwegennet van Nederland. De omgeving van het station leent zich bij uitstek voor wat intensievere, stedelijke functies, zoals hoofdkantoren van kennisintensieve bedrijven in de food- en agrisector, in een parkachtige omgeving.”

**Richting**

Met de keuze voor Veluwe Poort als ‘merknaam’ voor het gebied geeft het college richting aan de verdere ontwikkelingen. De ontwikkeling van de Veluwe Poort duurt zeker tien tot twintig jaar. Voor zo’n periode kan je geen blauwdruk voor een gebied maken. Toch is het belangrijk wel een richting voor de ontwikkeling aan te geven, vindt ook wethouder Simon van de Pol. “Met de Veluwe Poort hebben we daar een voorzet voor gedaan.” Op maandag 28 september heeft het college het Veluwe Poort concept gepresenteerd aan de gemeenteraad. Op 17 december zal de gemeenteraad een besluit over de nieuwe naam nemen.

## Projectorganisatie Veluwe Poort krijgt vorm

De Projectorganisatie Veluwe Poort begint steeds meer vorm te krijgen. Op 1 januari 2010 moet de projectorganisatie helemaal staan. Hoe ziet de projectorganisatie er eigenlijk uit en wat doen ze daar precies? Projectdirecteur Wiebe van der Vlugt legt uit.



“Het is een kleine projectorganisatie die onder andere zal bestaan uit een aantal projectmanagers, projectleiders en assistenten van deelprojecten als de Kazerneterreinen en de Spoorzone”, vertelt de 49 jarige van der Vlugt. “De opzet van de projectorganisatie is simpel maar doeltreffend. Iedereen is verantwoordelijk voor zijn eigen onderdeel en omdat we in één organisatieonderdeel zitten, kunnen we direct communiceren. Daardoor werken we snel en effectief.”

**Kennis en kunde uit Ede**

“Alle inhoudelijke kennis én inzet voor de projecten halen we gewoon uit de gemeentelijke organisaties in Ede. Zo werken we bijvoorbeeld samen met stedenbouwkundigen, groenontwerpers, planeconomen en cultuur- en welzijdeskundigen. Op deze manier maken we zoveel mogelijk gebruik van alle kennis en kunde die al in Ede aanwezig is. En dat zorgt voor een goede verankering van het project in de beleidsvelden van de verschillende gemeentelijke organisaties.”

**Overzicht houden en koers bepalen**

Over zijn eigen rol is van der Vlugt duidelijk. “Als projectdirecteur houd ik het overzicht en bewaak ik de samenhang. Ook het (mee)bepalen van de koers hoort bij mijn taken. Mijn ervaring in ruimtelijke en stedelijke

ontwikkeling helpt daarbij. Ik heb daarnaast veel ervaring met vastgoedontwikkeling, iets wat in dit project goed van pas komt. Bovendien heb ik zelf altijd bij gemeenten gewerkt, dus die ervaring kan ik hier ook goed inzetten.”

**Gebruik maken van unieke kwaliteiten**

“De komende periode gaan we keihard werken om de verschillende deelprojecten tot definitieve bestuurlijke vaststelling te brengen. Het uiteindelijke doel is natuurlijk om een bijzonder en goedwerkend infrastructureel knooppunt te maken, omgeven door een aantal mooie en unieke woonwijken.” Projectdirecteur van der Vlugt - zelf inwoner van de binnenstad van Gouda - ziet daar ook meteen de grootste uitdaging. “Hoe gebruik je de unieke kwaliteiten van dit gebied in je stedelijke ontwikkeling? Je hebt hier de kans om vlakbij de prachtige natuur van de Hoge Veluwe iets moois te ontwikkelen. Dat heb je nergens anders in Nederland.”



## Wethouder van 't Hoog: “We zetten nu de volgende stap naar een gedetailleerd plan”

Hoe moeten spoor en station er nu precies uit gaan zien? De gemeente Ede is bezig het globale plan voor het project Spoorzone naar een meer gedetailleerd niveau uit te werken. Daar moet nog wel het een en ander voor worden uitgezocht. “De gemeente vindt het belangrijk dat kosten, opbrengsten en effecten op doelstellingen goed worden onderzocht”, vertelt wethouder Peter van 't Hoog.

“De afgelopen tijd hebben we alle relevante basisgegevens in kaart gebracht: van groen tot grondwater, van geluid tot vervoer en van eigendommen tot cultuurhistorie. Vervolgens hebben we aanvullende onderzoeken laten uitvoeren naar bodem- en grondwatervervuiling en geluidsproductie in de stationsomgeving. Deze zijn inmiddels voor een deel afgerond”, legt van 't Hoog uit.

### Maquette als hulpmiddel

Ook het functioneel ontwerp van de stationsomgeving krijgt steeds meer vorm: wat hoort er precies wel en niet in de stationsomgeving thuis, en welke eisen stelt dat aan de ruimtelijke inrichting? Om de discussie over dit gebied goed te kunnen voeren, heeft de gemeente een maquette gemaakt. In de praktijk blijkt dit een krachtig hulpmiddel. “Alle betrokken externe partijen zijn nu bijvoorbeeld vóór de ingangen van het station aan beide zijden van de sporen”, vertelt van 't Hoog. “Op basis van de vervoersstromen rond het station lijkt dit de beste oplossing.”

### Volgende stap

“Inmiddels zitten we al midden in de volgende stap. Een stap die het globale plan naar een meer gedetailleerd niveau moet brengen. We doen dat – ondersteund door het ministerie van Verkeer en Waterstaat – in goede samenwerking met NS, ProRail en de provincie Gelderland. Daarbij houden we ook rekening met de nieuwste ontwikkelingen en laatste innovaties.”

### Nieuwe inzichten en ontwikkelingen

Uit de verwachtingen van ProRail en NS blijkt bijvoorbeeld dat de komende jaren nog meer mensen gebruik zullen gaan maken van trein en bus dan nu al het geval is. Mocht het programma hoogfrequent spoor (PHS) (zes sneltreinen en vier stoptreinen per uur in beide richtingen) doorgaan op de lijn Utrecht – Arnhem, dan zal de groei nog verder toenemen en is ook uitbreiding van het station nodig. Wat betekent dit voor het project Spoorzone? “De barrièrewerking van het spoor neemt verder toe en dat komt de veiligheid niet ten goede”, legt de wethouder uit.

### Innovatie rond geluidsmaatregelen

Ook op het gebied van geluidsmaatregelen zijn er nieuwe ontwikkelingen. Vernieuwingen aan de treinen én aan de sporen zorgen er voor dat langsrijdende treinen veel minder geluid produceren. Ook komt er een stiller type stoptrein in de toekomst. De frequentie gaat wel omhoog van vier keer per uur naar zes keer per uur. Door het gebruik van de Betuweroute neemt naar verwachting het aantal goederentreinen steeds verder af.

### Verschuivende varianten onderzoeken

“Er zijn dus veel ontwikkelingen die we meenemen in onze overwegingen”, zegt van 't Hoog. Uiteindelijk moeten we keuzes maken uit een aantal variaties die we bij deze verdiepingsslag tegenkomen. We hebben het dan bijvoorbeeld over de keuze tussen een brug of tunnel als spoorkruising. Deze variaties zijn we nu aan het onderzoeken. Ik vind het namelijk heel belangrijk om alle kosten en opbrengsten en de mogelijke risico's goed in beeld hebben”, vertelt van 't Hoog.

### Twee soorten onderzoek

Er lopen nu twee soorten onderzoek. “We onderzoeken hoe het nieuwe stationsplein er uit moet komen te zien: wat komt waar en hoeveel ruimte is daar voor nodig? We kijken bijvoorbeeld naar het busstation, wat het karakter moet worden van de toegang tot de sporen en hoe het parkeren opgelost gaat worden. We doen dit in nauw overleg met NS, ProRail en de ontwikkelaar van het Enkaterrein, de Grondbank Bennekomseweg C.V.”, vertelt wethouder van 't Hoog.

“In het andere soort onderzoek kijken we naar de uitwerking van onderdelen als ongelijkvloerse overgangen, de stationsonderdoorgang, de spoorverdieping en de huidige spoortunnel.” Maar wat onderzoekt de gemeente dan precies?

### Perrontunnel

De huidige tunnel is een onderdoorgang voor voetgangers. De gemeente wil deze opwaarderen tot een fietsverbinding. We onderzoeken nu hoe we dat het beste kunnen doen: de huidige tunnel verbreden of een nieuwe tunnel aanleggen?

### Spoorwegovergangen Hakselseweg en Kerkweg

Hier onderzoeken we wat de consequenties zijn van vervanging van de twee overwegen door één brug of tunnel, in combinatie met de verkeersfunctie van die verbinding.

### Onderdoorgang Stationsplein

Bij deze oostelijke onderdoorgang onderzoekt de gemeente drie varianten waarin steeds de breedte van de onderdoorgang varieert. Wat zijn de consequenties als we kiezen voor een onderdoorgang van 25, 45 of 50 meter breed?

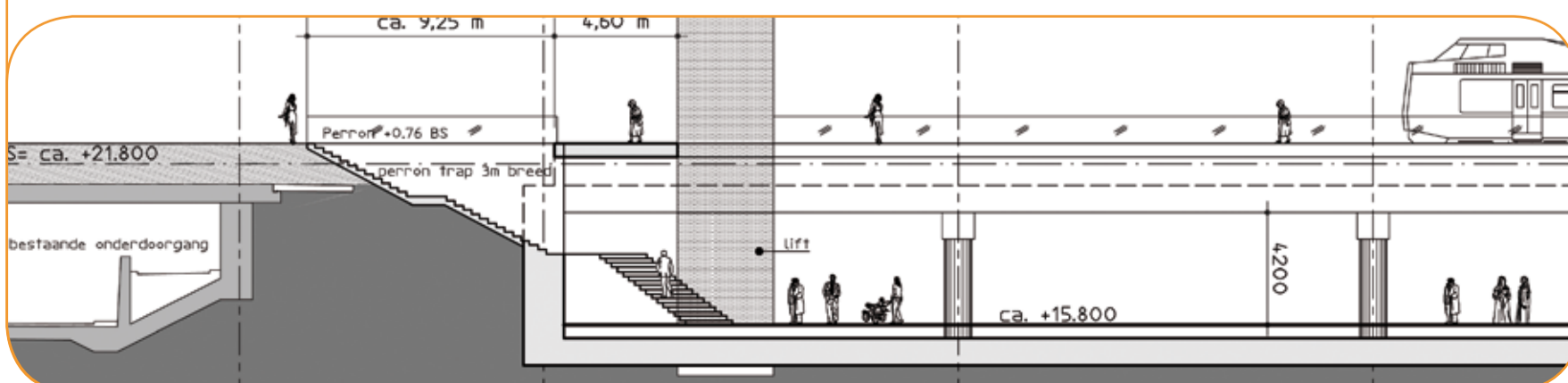
### Ongelijkvloerse verbinding Enkaterrein/kazernes

Tussen het Enkaterrein en de kazernes moet een fiets- en loopbrug komen. De gemeente onderzoekt waar die het beste kan komen. In drie varianten kijkt de gemeente welke het beste past in het plan: een hellingbaan tegenover de Enkapoort, een spiraalhelling tegenover de Enkapoort of een spiraalhelling aan de oostkant, naast de volkstuinten.

### Resultaten

“Tot slot gaat de gemeente zich ook buigen over het vastgoed dat in het stationsgebied moet komen. We denken dan vooral aan kantoren. We moeten dus veel keuzes maken. Al deze keuzes hebben bovendien met elkaar te maken. Als we alles op een rij hebben dan gaan we het traject in om die keuzes in onderlinge samenhang te maken. De verwachting is dat we de resultaten van al deze onderzoeken in het eerste kwartaal van 2010 naar buiten brengen.”

De Spoorzone is een belangrijk onderdeel in het project Veluwe Poort. Het richt zich op het opwaarderen van het station, als visitekaartje voor Ede en vliegwielen voor de vernieuwing van de stationsomgeving. Daarbij hoort ook het verbeteren van de voorzieningen voor bus- en treinreizigers. Tot de doelstellingen behoort ook het terugbrengen van geluidshinder door het spoor in woongebieden. En het verbeteren van de veiligheid door gelijkvloerse overwegen op te heffen en ongelijkvloerse verbindingen te realiseren. Dat helpt ook de barrièrewerking van het spoor te verminderen.



Deze technische doorsnede van de stationshal is onderdeel van de variantenstudie

## Ook website Veluwe poort vernieuwd

Niet alleen de naam van het project Ede-Oost is veranderd in Veluwe poort. Ook de bijbehorende website is flink aangepakt en veranderd. Op [www.ede.nl](http://www.ede.nl) → grote projecten → Veluwe Poort of op [www.Veluwsepoort.nu](http://www.Veluwsepoort.nu) kunnen geïnteresseerden de laatste stand van zaken bekijken van alle deelprojecten zoals het Enkaterrein, de Kazernes, de Kop van de Parkweg en de ontsluitingsweg Parklaan.

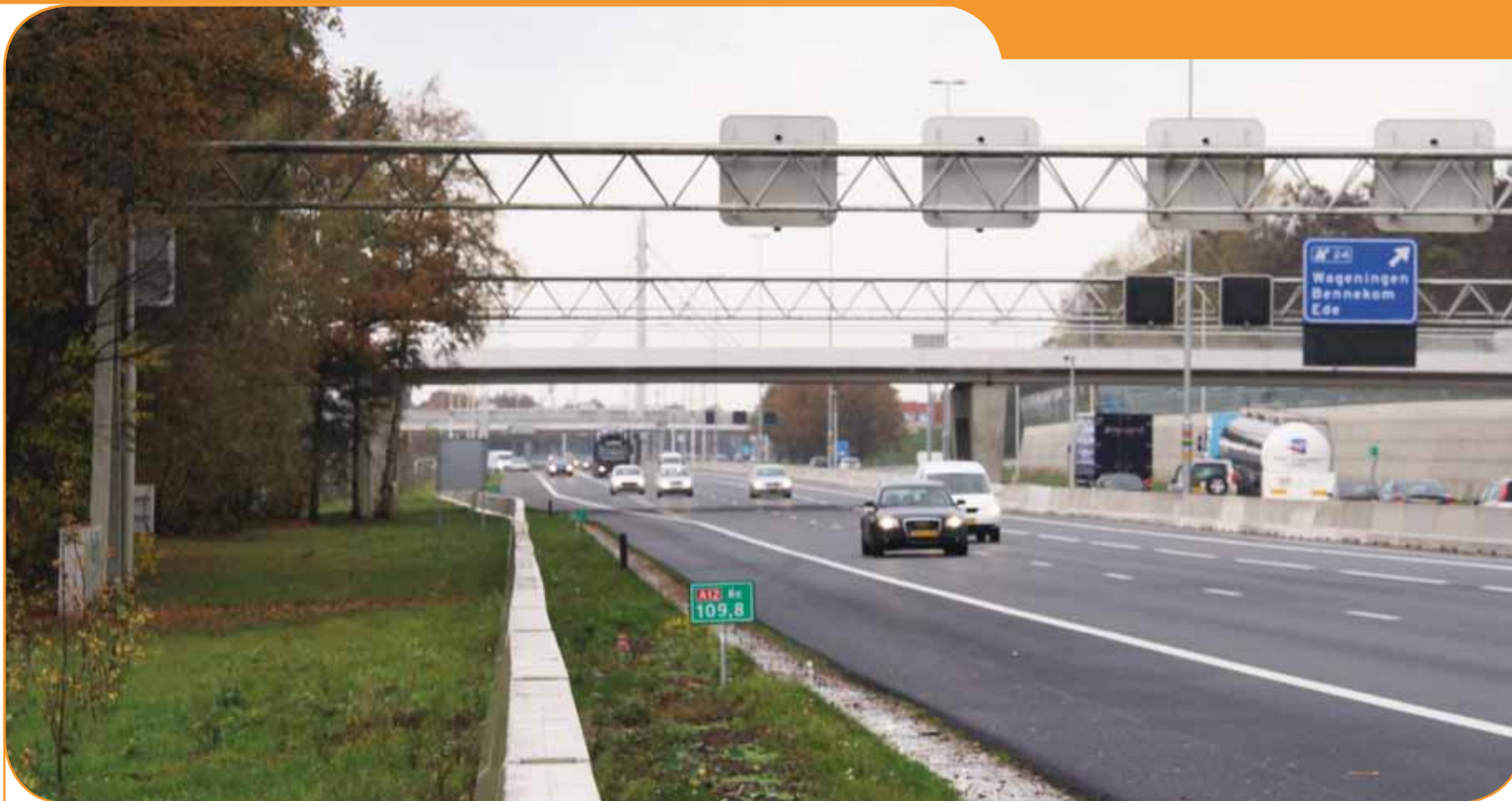
De website bevat alle informatie over de Veluwe Poort en de diverse deelprojecten. Bovendien krijgt de bezoeker nu een goed beeld van wat het project Veluwe Poort nu eigenlijk inhoudt. Met de website wil de projectorganisatie directbetrokkenen en andere geïnteresseerden tijdig van de juiste informatie voorzien.

### Gebruiksvriendelijkheid

In het keuzemenu links op de pagina kunnen bezoekers kiezen over welk deelproject ze meer informatie willen. In een tweede keuzemenu bepaal je vervolgens of je het laatste nieuws, de planning van het project of bijvoorbeeld een MER-rapport wilt inzien. Per deelproject staat zo alle relevante informatie overzichtelijk bij elkaar. De gebruiksvriendelijkheid van de site is op die manier verbeterd.

### Interactie

De website werkt nu nog op basis van eenrichtingsverkeer. Bezoekers kunnen alleen informatie halen. Uiteindelijk wil de gemeente toe naar een website waarop ook interactie mogelijk is. Een plek waar bezoekers met elkaar in discussie kunnen gaan op bijvoorbeeld forums of in polls. Maar ook formele interactie zoals inspraak op plannen moet uiteindelijk mogelijk zijn via deze website.



Onder het nieuwe Bovenbuurtweg viaduct is ruimte vrijgehouden voor de nieuwe weg.

## Ontsluitingsweg Parklaan: Samen werken aan functioneel ontwerp

De ontsluitingsweg Parklaan moet er voor gaan zorgen dat de toekomstige bewoners van de Veluwe Poort hun huizen kunnen bereiken en dat zij snel naar de N224 of de A12 kunnen rijden. Ook moet de weg een oplossing bieden voor bestaande knelpunten, zoals de Klinkenbergerweg. De bereikbaarheid en de leefbaarheid in Ede en Bennekom mogen niet verslechteren. In december 2008 koos de gemeenteraad een voorkeursvariant voor deze weg. Inmiddels staat een nieuwe fase voor de deur, die van het functioneel ontwerp.

Met de vaststelling van de structuurvisie 'Infrastructuur Ede-Oost' koos de gemeenteraad voor de variant die door Ede-Oost en tussen Bennekom en Ede door loopt. Sindsdien zijn er een aantal zaken in gang gezet. Zo is het viaduct bij de Bovenbuurtweg aangelegd zodat de nieuw aan te leggen weg daar straks onder door kan. Ook zijn de eerste schetsen gemaakt voor de tunnel onder de A12.

### Functioneel ontwerp

Wat is een functioneel ontwerp eigenlijk? In het functioneel ontwerp beschrijft de gemeente hoe de weg er uit komt te zien. Hoe breed wordt de weg? Waar komen de kruisingen? Hoe liggen de fietspaden en wat kost de weg precies? De grote uitdaging zit hem in het inpassen van de weg in het prachtige landschappelijk gebied van de Veluwe Poort. Het doel is om in het najaar van 2010 het functioneel ontwerp voor te leggen aan de gemeenteraad, waarna de technische en juridische uitwerking van

start gaat. Voor dat het zo ver is, zal de gemeente gaan praten met de bewoners die in de buurt van de nieuwe weg wonen om te bekijken of hun wensen met betrekking tot de weg ook ingepast kunnen worden. Naar verwachting start in 2013 de realisatie van het deel ten zuiden van het spoor. Het deel ten noorden van het spoor is vanaf 2014 aan de beurt.

### Verbinding

De nieuwe weg gaat straks letterlijk de verbinding vormen tussen de diverse deelprojecten binnen de Veluwe Poort: de kazerneterreinen, de stationsomgeving en het Enkaterrein. Daarom stemt de gemeente het ontwerp van de weg goed af op deze verschillende deelprojecten.

### Overleg met Rijk en provincie

De nieuwe weg is niet alleen een zaak van de gemeente. Daarom overlegt de gemeente ook met Rijkswaterstaat en de provincie Gelderland over bepaalde onderdelen van het plan. De tunnel die onder de A12 doorkomt ter hoogte van de Groene Wig en de op- en afritten van de A12 ter hoogte van de Poortwachter zijn daar voorbeelden van. Het doel van deze overleggen is om zo efficiënt mogelijk om te gaan met middelen en te zorgen voor zo weinig mogelijk overlast.

### Planning ontsluitingsweg Parklaan

Overleg met bewoners en andere belanghebbenden	eerste half jaar 2010
Functioneel ontwerp in gemeenteraad	najaar 2010
Technische en juridische uitwerking	2012
Realisatie zuidelijk deel	2013 - 2015
Realisatie noordelijk deel	v.a. 2014



## Kop van de Parkweg



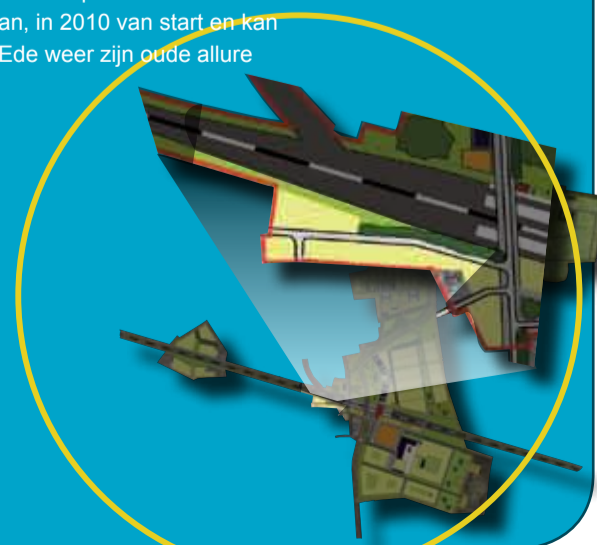
## Hoe verder met de Kop van de Parkweg?

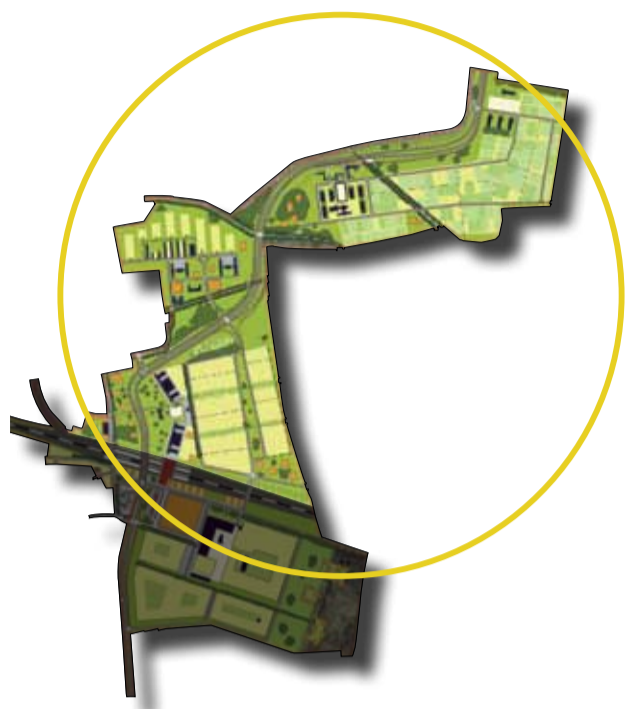
De Kop van de Parkweg is al jaren aan vernieuwing toe. Gemeente en projectontwikkelaar Kuipers Real Estate zijn daar ook al jaren over in gesprek. Ook de gemeenteraad hecht veel waarde aan vernieuwing van "De Kop". Struikelblok vormen echter de financiën.

Totale sloop en nieuwbouw is de meest rigoureuze aanpak. Helaas is dat ook de duurste aanpak. Zelfs met aanvullende subsidies van de provincie levert dit een miljoenen tekort voor de gemeente op. Miljoenen die de gemeente niet in kas heeft. Daarom zijn de gemeente en de projectontwikkelaar in overleg over een aanpak die op de lange termijn de mogelijkheid biedt om de gehele Parkweg op te knappen, maar die op de kortere termijn de mogelijkheid schept om alvast te beginnen met selectieve sloop en

nieuwbouw en het renoveren van een aantal bestaande panden. Ook het opknappen van de openbare ruimte maakt onderdeel uit van die aanpak.

Het college en de gemeenteraad gaan op 17 december knopen doorhakken met betrekking tot "De Kop". Dan kunnen de noodzakelijke procedures, zoals het opstellen van een nieuw bestemmingsplan, in 2010 van start en kan dit oude stukje Ede weer zijn oude allure terugkrijgen.





# Kazerneterreinen: Gemeente richt zich op ontwikkeling én beheer

Vanaf 1 januari 2011 is de gemeente Ede ongeveer 100 hectare grond rijker. Het gaat om de kazerneterreinen die de gemeente gaat omvormen tot woon- werk en leefgebied. De projectorganisatie Veluwe Poort werkt daarom hard aan de voorbereidingen voor de ontwikkeling en het tijdelijke beheer van de kazerneterreinen in Ede-Oost.

Oorspronkelijk zou de gemeente Ede al op 1 januari 2010 eigenaar worden van de kazerneterreinen. Vanwege de missie in Uruzgan bleek Defensie de terreinen in 2010 nog niet te kunnen missen. De gemeente en Defensie hebben daarom samen besloten de overdracht een jaar naar achteren te schuiven.

### Ontwikkeling

De ontwikkeling van de kazerneterreinen zorgt voor een uitbreiding van Ede Stad met tien procent. Dat geldt voor de oppervlakte maar ook voor het aantal inwoners. De nieuwe projectmanager Marc Bonekamp krijgt de taak handen en voeten te geven aan deze ontwikkeling. De toekomstige invulling van de kazerneterreinen zal bestaan uit hergebruik van te behouden monumentale panden en de nieuwbouw van ongeveer twee- tot drieduizend woningen met de daarbij behorende voorzieningen. Als start van de ontwikkeling werkt de gemeente nu aan het opstellen van een ontwikkelingsplan waarin

de kaders en ambities voor de verdere uitwerking worden vastgelegd. Het gaat dan om een woningbouwprogramma, de financiën, voorzieningen, duurzaamheid en planning. En dat alles gebaseerd op de laatste inzichten in de markt en de techniek. Het Masterplan Ede-oost/Spoorzoon is daarbij natuurlijk een van de belangrijkste uitgangspunten.

### Tijdelijk beheer

Voor de tussenliggende periode zoekt de gemeente naar huurders voor de monumentale panden om leegstand te voorkomen en de beheerskosten te dekken. Dat betekent inventariseren van de markt en de behoeftes die er leven. In 2010 kan de gemeente dan zaken doen met de partijen die in aanmerking komen om zich, al dan niet tijdelijk, op de kazerneterreinen te vestigen. De gemeente moet hiervoor keuzes maken over wat er waar gaat gebeuren en welke gebouwen gesloopt moeten worden. Zo worden de plannen stap voor stap concreter.

### Effecten op de omgeving

Bij deze tijdelijke invulling denkt de gemeente goed na over de effecten voor de omgeving. Wat zijn de effecten op de verkeersstromen en de verkeersdruk als een bepaalde huurder zich op de kazerneterreinen vestigt? Niet alles is zomaar mogelijk. De vestiging van een groot transportbedrijf op de kazerneterreinen lijkt bijvoorbeeld niet handig. Allemaal zaken waarmee de gemeente rekening zal moeten houden.

### Bestemmingsplan

Maar waar wil de gemeente de kazerneterreinen dan wel tijdelijk voor gebruiken? Wonen of werken? En wat voor werken dan precies? Praten we over horeca of detailhandel? Dit zijn vragen waar Marc Bonekamp zich momenteel mee bezig houdt. Het huidige bestemmingsplan laat alleen de bestemming "militaire doeleinden" toe. Dat betekent dat de gebouwen niet voor andere doeleinden gebruikt mogen worden. De gemeente bekijkt nu of het opstellen van een nieuw bestemmingsplan de beste manier is om in de gebouwen tijdelijk andere functies toe te laten.

## Enkaterrein



# Start bouw Enka

De eerste woningen van de Veluwe Poort komen op het Enkaterrein te staan. In 2009 zal het startsein gegeven worden voor de bouw van de eerste woningen.

De gemeente Ede en ontwikkelingsmaatschappij Grondbank Bennekomseweg C.V. hebben begin juli 2009 een samenwerkingsovereenkomst getekend. In deze overeenkomst staan de kaders voor het stedenbouwkundig plan, de financiële voorwaarden en de normen voor de kwaliteit van de openbare ruimte. De Grondbank zal de komende jaren in overleg met de gemeente de verdere bouwplannen uitwerken.

### Invulling openbare ruimte

Op 17 september is het bestemmingsplan vastgesteld in de gemeenteraad. Dit plan heeft inmiddels ter inzage gelegen. De Grondbank werkt ondertussen in nauw overleg met de gemeente aan de plannen voor de invulling van de openbare ruimte. Het gaat daarbij om vragen als: Hoe breed worden de wegen? Waar komen de speeltuintjes en hoeveel groen komt er in de woonwijken? En waar komt de riolering te liggen?

### Informatiecentrum

In december opent de Grondbank een informatiecentrum in het Enka-Poortgebouw. Bezoekers kunnen hier ook een tentoonstelling en maquette van het gebied bekijken en verder antwoord vinden op al hun vragen over dit toekomstige woongebied. De maquette ontwikkelt mee naarmate de plannen vorderen.

### Start bouw

Architecten werken ondertussen al aan ontwerpen van woningen voor het eerste deelplan. Gemeente, Provincie en Grondbank geven nog dit jaar het startsein voor de bouw van de eerste woningen. Ondertussen gaat het werk op de rest van het Enkaterrein natuurlijk gewoon door. Zo is de sanering van het terrein nog steeds in volle gang. De gevels zijn gestut en de bomen aan de Bennekomseweg zijn gekapt. De gemeente legt een derde poel aan in het Horapark om het voortbestaan van de grote paddenkolonie op het voormalige fabrieksterrein te verzekeren. In mei 2010 moet de sanering klaar zijn.

