



MASTERPLAN EDE-OOST

KADERNOTA

gemeente Ede

INHOUD

1. INLEIDING

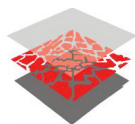
1.1 Masterplan	1
1.2 Discussienota	2
1.3 Kadernota	3

2. MENINGSVORMING

2.1 Modellen	4
2.2 Externe reacties	7
2.3 Eerste Raadsconferentie	7
2.4 Tweede Raadsconferentie	8
2.5 Richtinggevend kader	9

3. VERVOLGSTAPPEN

3.1 Parallele processen	12
3.2 Onderhandelingen	12
3.3 Communicatie	13



**NIEUWE
GRACHT**

stedebouw
milieu
landschap

1. INLEIDING

1.1 Masterplan

Lange tijd stond visievorming voor de Spoorzone van Ede in het teken van de HSL-Oost. De gemeente zette daarbij in op de zogenoemde Edese variant, met een verdiepte ligging van het spoor die de barrièrewerking vanwege het spoor en geluidhinder door treinverkeer diende te verminderen. Nu het kabinet gekozen heeft voor de beperkte benuttingvariant, is de komst van een HSL komen te vervallen als drijvende kracht voor visievorming op de Spoorzone. De doelen die de gemeente daarbij voor ogen had, staan echter nog recht overeind.

Visievorming voor de Spoorzone is daarbij (om andere redenen) nog steeds urgent. Het gebied is in de Structuurvisie voor De Vallei aangewezen als sleutelproject, de provincie zet in op kwaliteitsverbetering van de Valleilijn, terwijl allerlei initiatieven en het vrijkomen van de terreinen van Enka en Defensie om een samenhangende visie vragen.

Tegen (onder andere) deze achtergrond besloot ons college in maart 2003 om voor de Spoorzone een Masterplan op te (doen) stellen. Daarin dienen zowel visies op de lange termijn als acties voor de korte termijn op een samenhangende wijze aan de orde te komen. Het moet daartoe omvatten:

- een visie op de programmatische en fysiek ruimtelijke potenties van de Spoorzone op stedelijk, regionaal, bovenregionaal en nationaal niveau;
- een daarop aansluitende ontwikkelingsstrategie waarin stedelijke ontwikkeling en de ontwikkeling van infrastructuur met elkaar in verband zijn gebracht;
- programmatische en fysiek ruimtelijke uitgangspunten voor de diverse projecten binnen de Spoorzone.

Plan van Aanpak

Voor het opstellen van zo'n Masterplan stelden wij in overleg met de Raad een Plan van Aanpak vast, dat voorziet in de navolgende stappen.



Stappen in het Masterplan Spoorzone (gemeente Ede, april 2003)

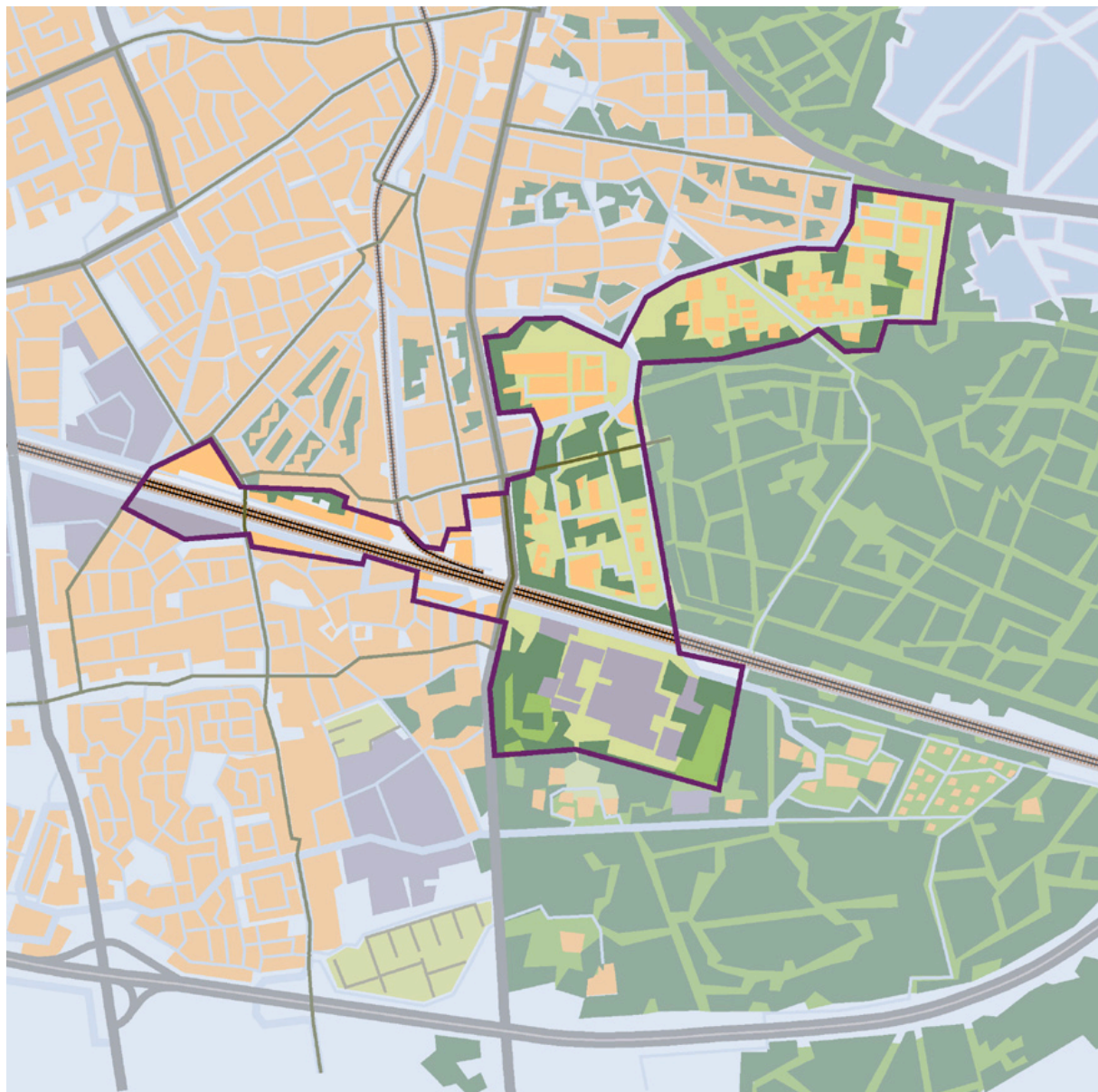
Stap 1 betreft de analyse van de positie die de Spoorzone inneemt op verschillende ruimtelijke schalen. Op basis daarvan worden programmatische en ruimtelijke ontwikkelingsrichtingen voor de lange termijn verkend. Meningsvorming daarover moet de kaders schetsen voor de ontwikkeling van de Spoorzone.

In stap 2 worden deze kaders uitgewerkt en vormen de grondslag voor ontwikkelingsstrategieën. Deze richten zich op de fasering van plannen en projecten binnen strategische paden die leiden tot robuuste opties voor de lange termijn.

In stap 3 worden de resultaten in het publieke debat gebracht. Op grond van de conclusies daaruit worden keuzen gemaakt voor de ontwikkelingsrichting van de Spoorzone.

Deze worden in Stap 4 uitgewerkt naar uitgangspunten en randvoorwaarden voor concrete plannen en projecten en in nadere bestuurlijk acties ter realisering van de ambities.

Het totaal van de resultaten wordt in stap 5 neergelegd in een Ontwerp voor het Masterplan, dat aan alle relevante partijen ter consultatie wordt voorgelegd. Op basis daarvan wordt een definitief Masterplan opgesteld, dat door de Gemeenteraad wordt vastgesteld.



Plangebied Ede-Oost

Van Spoorzone naar Ede-Oost

Uit de op Prinsjesdag ingediende Rijksbegroting 2004 blijkt dat, behalve de Prins Mauritskazerne, ook de terreinen van de Elias Beeckmankazerne en de Simon Stevinkazerne de komende jaren door Defensie zullen worden ontruimd. Wij zijn van mening dat een eventuele herontwikkeling daarvan mede in verband gezien moet worden met de ontwikkeling van de Spoorzone.

Op grond daarvan hebben wij besloten om het plangebied van het Masterplan (Spoorzone) op te schalen naar Ede-Oost. Nevenstaande kaart geeft het plangebied waarvoor thans een Masterplan wordt opgesteld.

1.2 Discussienota

In de periode van april tot en met september 2003 werd de verkenning van stap 1 uit het Plan van Aanpak uitgevoerd. Het positioneren van de Spoorzone op verschillende schaalniveaus leverde daarbij de grondslagen voor het samenstellen van een viertal extreme ruimtelijke modellen voor de richtingen waarin de Spoorzone zich zou kunnen ontwikkelen. Deze werden vervolgens onderbouwd en toegelicht in een Discussienota.

Opties voor ontwikkeling

Samenhangend met de modellen werden in die Discussienota ook vier opties gepresenteerd voor de oostelijke wegontsluiting van Ede, voor verbetering van het (regionale) hoogwaardige openbaar vervoer en voor de wijze waarop herontwikkeling van de beide noordelijke kazerneterreinen op de verschillende modellen voor de Spoorzone zou kunnen aansluiten.

De beelden die de Discussienota daarmee voor Ede-Oost - en deels ook voor de stad als geheel - schetste, kenden daarmee een dermate verrijkend karakter, dat wij enkele (informele) consultatierondes noodzakelijk achtten alvorens de volgende stap in het (Master)planvormingsproces kon worden gezet.

Consultaties

Om meer greep te krijgen op de daadwerkelijke potenties van (onderdelen van) de modellen werden voorlopige concepten van de Discussienota voorgelegd aan de NS en ProRail en aan in de Spoorzone reeds actieve private partijen als BPF Bouwinvest en AM Wonen. Teneinde meer zicht te krijgen op de beleidsmatige context waarbinnen ontwikkeling van de Spoorzone functioneert, werden zulke concepten eveneens voorgelegd aan het Rijk, de provincie en onze partners bij de totstandkoming van een Regionale Structuurvisie voor De Vallei.

Omdat met de samengestelde modellen de inmiddels vastgestelde kaders van de toekomstverkenning voor Ede-Stad op enkele punten werden overschreden, achten wij het ook en vooral zeer terzake om de Gemeenteraad nauw bij de meningsvorming over de Discussienota te betrekken. In eerste instantie bij uitstek verkennend en informeel in een tweetal Raadsconferenties, doch (thans) in laatste instantie formeel en kaderstellend door middel van de onderhavige Kadernota.

1.3 Kadernota

Deze Kadernota heeft ten doel om de Gemeenteraad het materiaal aan te reiken waarmee zij (in het kader van de dualisering) de richtinggevende kaders kan vaststellen voor de volgende stappen in het (Master)planproces Ede-Oost.

Deze kaders moeten dan betrekking hebben op:

- de globale richting waarin bij de verdere inhoudelijke visievorming dient te worden doorgedacht;
- de uitgangspunten die moeten gelden bij de op stapel staande onderhandelingen met het Rijk over verwerving van de kazerneterreinen;
- de wijze waarop tijdens de verdere planvorming de communicatie met de bevolking ter hand wordt genomen.

Met het oog daarop kent de Kadernota de navolgende opbouw.

Begonnen wordt (in paragraaf 2.1) met een kort resumé van de modellen die de afgelopen maanden het onderwerp van de (verkennende) meningsvorming zijn geweest. Vervolgens beschrijven wij de elementen die wij in de verschillende stadia van die meningsvorming als richtinggevend hebben ervaren.

Paragraaf 2.2 beschrijft de elementen die naar onze mening als richtinggevend uit de verschillende externe reacties naar voren komen. In de paragrafen 2.3 en 2.4 doen wij dat voor de Raadsconferenties, die op achtereenvolgens 26 november en 17 december 2003 hebben plaatsgevonden. In paragraaf 2.5 trekken wij daaruit de conclusies en doen de Raad een voorstel voor richtinggevende kaders ten behoeve van het vervolgproces.

In hoofdstuk 3 beschrijven wij dat vervolgproces in hoofdlijnen. Wij stellen de Raad voor om deze hoofdlijnen verder uit te laten werken in een geactualiseerd Plan van Aanpak. Ook doen wij het voorstel om het draaiboek voor communicatie over het Masterplan vast te leggen in een op te stellen Communicatieplan.

2. Meningsvorming 2.1 Modellen

In de Discussienota wordt geconcludeerd, dat de Spoorzone zich in de loop der tijd ontwikkeld heeft tot:

- een barrière in de afwikkeling van relaties tussen het noordelijke en het zuidelijke stadsdeel;
- een voor verbetering vatbare etalage voor het ruimtelijke imago van Ede-Stad;
- een centrale zone in de stad met potenties voor het realiseren van nieuwe stedelijke voorzieningen.

Ontwikkeling van de Spoorzone zou moeten bijdragen aan vermindering van de barrièrewerking door het spoor en aan sterke verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Voorts dient in het Masterplan te worden bepaald voor welke nieuwe stedelijke voorzieningen de Spoorzone zou moeten worden benut.

Knooppuntpositie

Station Ede-Wageningen wordt in de Discussienota getypeerd als een interregionale vervoersknoop. Dat wil in dit verband zeggen als een vervoersknoop die gelegen is op het raakpunt tussen de stedelijke regio's Utrecht, Amersfoort en het KAN. Een verkenning van mogelijk op stapel staande infrastructuur maakt duidelijk dat deze positie versterkt kan worden, zonder dat een positie als (inter)nationale knoop in het verschiet ligt.

Uit een analyse van de met deze interregionale positie samenhangende marktpositie wordt geconcludeerd, dat de huidige plaatswaarde van de Spoorzone ver achterblijft bij het potentieel op basis van de vervoerswaarde. Dat betekent dat boven de Spoorzone een flink investeringspotentieel zweeft, dat aangewend zou kunnen worden voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en programmatische verrijking.

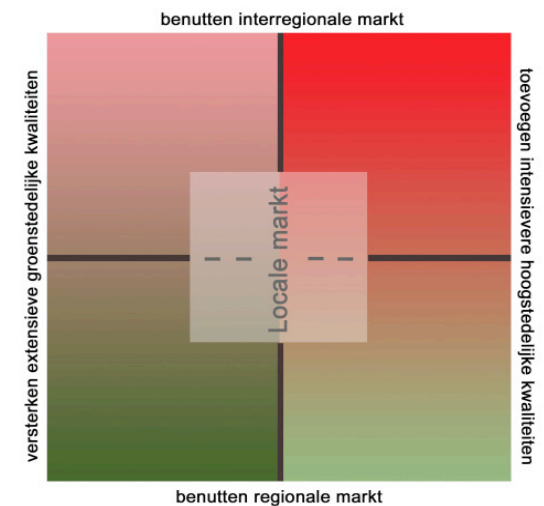
Speelveld

De positie als intermediaire knoop levert tevens de bovengrens voor het marktpotentieel: de Spoorzone is aantrekkelijk als goed ontsloten uitloper van drie stedelijke regio's.

De ondergrens voor het marktpotentieel wordt uiteraard bepaald door de lokale markt. In het kader van WERV en Vallei zijn echter ook afspraken gemaakt over het vervullen van regionale taakstellingen door Ede. Op grond daarvan wordt in de Discussienota geconcludeerd dat de keuzen ten aanzien van het benutten van nieuw marktpotentieel zich bewegen tussen het regionale en het interregionale niveau.

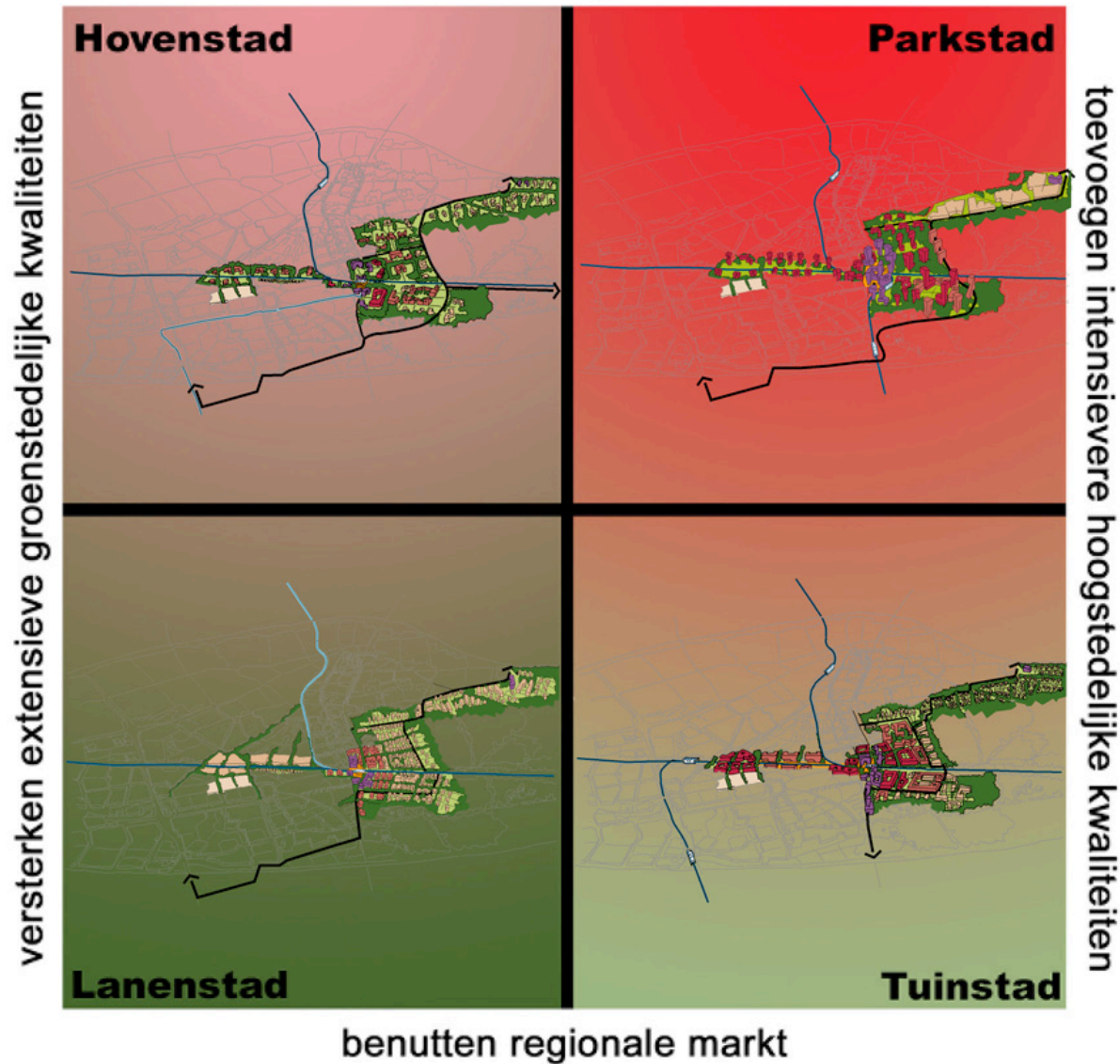
De concurrentiekracht wordt echter ook bepaald door hetgeen het vestigingsklimaat in de Edese Spoorzone onderscheidt van dat van de stationsomgevingen in De Vallei en de aanliggende stedelijke regio's. De keuzen voor versterking van het ruimtelijke imago van Ede bewegen zich daarmee tussen enerzijds het versterken van de (bestaande) extensieve groenstedelijke kwaliteiten en anderzijds het toevoegen van (nieuwe) hoogstedelijke kwaliteiten binnen een ruime groene setting.

Op basis hiervan definieert de Discussienota de hoekpunten van het speelveld waarop de meest principiële ruimtelijke en programmatische keuzen voor de Spoorzone zich afspelen.



Speelveld voor keuzen (Discussienota, 26 november 2003)

benutten interregionale markt



Ontwikkelingsrichtingen (Discussienota, 26 november 2003)

Ontwikkelingsrichtingen

Om zicht te krijgen op de richtingen waarin de Spoorzone zich zou kunnen ontwikkelen is voor ieder van de kwadranten in dit speelveld een model ontwikkeld. Vervolgens is per model doordacht op welke wijze de invulling van de noordelijke kazerneterreinen daar consistent op zou kunnen aansluiten.

Omdat telkens strikt binnen de kenmerken van een kwadrant is gedacht, resulteren modellen voor de oostzijde van Ede die betrekkelijk extreem zijn uitgewerkt. Zij hadden dan ook vooral de functie om langs systematische weg het scala van kansen in beeld te brengen, inclusief de maatregelen die het benutten van die kansen kunnen ondersteunen.

Het proces van meningsvorming daarover diende duidelijk te maken welke elementen uit de verschillende modellen, onder welke randvoorwaarden, bepalend dienden te zijn voor de richting waarin verdere planontwikkeling zich zou moeten begeven.

Parkstad

Het model Parkstad richtte zich op intensieve verstedelijking in een hoogwaardige groene ambiance. Wat de woningmarkt betreft wordt daarbij gemikt op zowel de toenemende behoefte bij kapitaalkrachtige ouderen aan centrumstedelijk wonen in een rustige en veilige omgeving, als de stijgende behoefte bij jongere een- en tweepersoonshuishoudens aan hoogwaardige appartementen op een plaats die goed ontsloten is op meerdere polen van werkgelegenheid.

Wat bedrijvigheid betreft, mikt het model op de groeiende behoefte van kennisintensieve bedrijven aan hoogwaardige kantoren in een parkachtige setting. Omdat het lokale en regionale draagvlak daarvoor te beperkt is, moeten daarvoor ook de kansen op interregionaal niveau benut worden.

Mede in verband daarmee wordt verbetering van het hoogwaardige openbaar vervoer (HOV) met name gezocht in lightrail op de bestaande sporen naar de stedelijke regio's Utrecht, Amersfoort en het KAN.

Ontsluiting op het nationale wegennet vindt plaats door middel van een Rondweg die bij de Stadspoort aansluit op de A12.

De directe nabijheid van een ruime kapitaalkrachtige bevolking levert binnen het model het draagvlak voor een hoogwaardig voorzieningencentrum, dat gericht is op hoge persoonlijke service en een bijzonder aanbod van niet-dagelijkse artikelen.

Stedelijke capaciteit model Parkstad	
Stedelijke (middel)hoogbouw	4.100
Groenstedelijke middelhoog/laagbouw	1.450
Extensieve grondgebonden laagbouw	0
Totale woningaanbod	5.550
Kantoren	127.500 m ² b.v.o.

Tuin stad

In model Tuin stad wordt voortgebouwd op de kwaliteit die Ede de afgelopen decennia overwegend heeft gerealiseerd: veel grondgebonden gezinswoningen met tuin en verdichte woonmilieus rondom de (wijk)centra. Vanwege het hoge aandeel gezinswoningen is dit model mede aangewezen op de regionale markt.

De bereikbaarheidspositie van het station wordt op regionaal niveau benut door intensief wonen in de stationsomgeving te concentreren, evenals regionale kantoren en publieke functies.

De regionale positie wordt in het model verder ondersteund door het opwaarderen van de Valleilijn naar een lightrail-systeem en het doorkoppelen daarvan naar Wageningen via de Keesomstraat/Dr. W. Dreeslaan. Daardoor ontstaat ook de mogelijkheid om aan de Verlengde Blokkenweg en bij de Stadspoort extra stations te openen.

Ontlasting van de Keesomstraat/Dr. W. Dreeslaan van autoverkeer vindt vervolgens plaats door een oostelijke Rondweg bij de Bennekomseweg aan te sluiten op de A12. Nieuwe winkelvoorzieningen zijn in dit model geënt op voortzetting van bestaande trends. Daarbij kan extra draagvlak ontstaan door de nabijheid van het station en doordat in het

stationsgebied kantoren geconcentreerd zijn. Het model voorziet daarom in een stadsdeelcentrum met een breed (maar wel regulier) assortiment aan dagelijkse en niet-dagelijkse artikelen.

Stedelijke capaciteit model Tuin stad	
Stedelijke (middel)hoogbouw	2.100
Groenstedelijke middelhoog/laagbouw	1.200
Extensieve grondgebonden laagbouw	1.050
Totale woningaanbod	4.350
Kantoren	89.000 m ² b.v.o.

Hoven stad

Het model Hoven stad richt zich evenals het model Parkstad op de interregionale markten. De invulling ervan is echter veel minder intensief. Het aanbod aan woningen bestaat uit een mix van geschakelde grondgebonden ruime gezinswoningen en als landgoed uitgevoerde appartementencomplexen voor ouderen en jonge een- en tweepersoonshuishoudens.

Wat betreft bedrijvigheid mikt het model op de toenemende behoefte van kennisintensieve bedrijven aan eigen statige kantoren in een goed ingerichte groene setting.

Het relatief beperkte extra draagvlak rechtvaardigt bij het model Hoven stad geen hoge inzet op verbetering van de railverbindingen. In dit model wordt dan ook aangesloten op de opties om zowel de Valleilijn als het Rondje WERV uit te voeren als snelle (vrije) busbanen.

Verbetering van de bereikbaarheid over de weg vindt plaats door middel van een nieuwe oostelijke aansluiting op de A12, parallel aan de spoorlijn. Deze haakt aan op een oostelijke Rondweg die de Bennekomseweg/Klinkenbergerweg van regionaal verkeer moet ontlasten.

Op het relatief beperkte maar wel kapitaalkrachtige bevolkingsdraagvlak is in dit model een bovenwijken centrum geënt dat zich richt op hoogwaardige service aan ouderen en

tweeverdienende huishoudens en op een gespecialiseerd aanbod aan niet-dagelijkse artikelen.

Stedelijke capaciteit model Hoven stad	
Stedelijke (middel)hoogbouw	1.000
Groenstedelijke middelhoog/laagbouw	1.575
Extensieve grondgebonden laagbouw	1.325
Totale woningaanbod	3.900
Kantoren	72.500 m ² b.v.o.

Lanen stad

In het model Lanen stad wordt voortgebouwd op de bijzondere ruimtelijke kwaliteiten die Ede biedt langs de lanen in het oostelijke deel van de stad. De benutting van de ruimte is extensief. Het hoge aandeel gezinswoningen en het beperkte woningaanbod maken dat het model zich richt op de regionale markt voor de wat duurdere gezinswoningen.

Wat betreft bedrijvigheid richt het model zich op de behoefte van regionale kennisintensieve bedrijven aan kantoorvilla's in een bosrijke omgeving.

Vanwege de extensieve inrichting biedt dit model weinig extra draagvlak voor hoogwaardig openbaar vervoer. Verbetering van de Valleilijn 'beperkt' zich daarom tot de ombouw naar een vrije busbaan. Het Rondje WERV bestaat hier uit een stelsel van frequente en goed op elkaar afgestemde streekbussen.

Verbetering van de wegontsluiting bestaat uit een relatief fijnmazig netwerk van aansluitingen op het regionale wegensysteem. De aanleg van een Parkway aan de oostzijde van Ede maakt daar deel van uit.

Als gevolg van het kleine extra bevolkingsdraagvlak kent het model Lanen stad een buurtwinkelcentrum met een goed aanbod aan vooral dagelijkse artikelen.

Stedelijke capaciteit model Lanenstad	
Stedelijke (middel)hoogbouw	200
Groenstedelijke middelhoog/laagbouw	1.350
Extensieve grondgebonden laagbouw	1.350
Totale woningaanbod	2.900
Kantoren	52.000 m ² b.v.o.

2.2 Externe reacties

Op twee momenten in het planproces zijn (tussen)resultaten aan relevante private en publieke externe partijen voorgelegd voor een (informele) reactie. De eerste consultatie vond plaats tijdens de verkenning van de mogelijke strategische opties (augustus 2003); de tweede in oktober 2003 naar aanleiding van een voorlopig ambtelijk concept van de Discussienota. De onderstaande tabel geeft het overzicht.

Verkenning strategische opties	Concept Discussienota
AM Wonen	BPF Bouwinvest
BPF Bouwinvest	NS Vastgoed
NS Regio Noordoost	Ministerie van V&W, RWS Directie Oost-Nederland
ProRail	WERV
Provincie Gelderland, afdeling Verkeer en Vervoer	Provincie Gelderland, afdeling Verkeer en Vervoer
Provincie Gelderland, afdeling Ruimtelijke Ordening	Provincie Gelderland, afdeling Ruimtelijke Ordening
	Gemeente Amersfoort
	Gemeente Barneveld
	Gemeente Nijkerk

Overzicht van de (informele) externe reacties

Uit deze reacties maken wij het navolgende op.

Knooppuntpositie

De interregionale positie die de Edese Spoorzone inneemt tussen de stedelijke netwerken van Utrecht, Amersfoort en het KAN wordt door de externe partijen onderschreven. De potenties voor stedelijke ontwikkelingen die daarmee samenhangen worden ook hoog ingeschat.

Daarmee wordt ook onderschreven dat deze potenties bij de huidige invulling van de Spoorzone onderbenut blijven. Het benutten van de (inter)regionale positie van de Spoorzone vraagt echter wel om een nadere regionale afstemming (WERV/Vallei).

Type programma

Rondom het station Ede-Wageningen zou de invulling van de Spoorzone zich vooral moeten richten op intensieve stedelijke programma's, die complementair zijn aan wat in de stationsomgevingen van Utrecht, Amersfoort en het KAN aangeboden kan worden. De bijzondere groene kwaliteiten van de Veluwe vormen daartoe hét onderscheidende element. Door vooral in te zetten intensievere stedelijke programma's kan ook het draagvlak voor HOV worden vergroot. Voor de Spoorzone als geheel zou echter moeten worden gestreefd naar een mix van stedelijke én groene milieus.

Ruimtelijk beeld

Ede dient zich zelfbewust te profileren als een 'stad' met een eigen (groene) identiteit. Met name vanuit de marktpartijen wordt erop aangedrongen vooral de uitersten op te zoeken in de differentiatie in stedelijke woonmilieus. Binnen een helder (groen) concept voor het gehele gebied zou het accent dan kunnen liggen op hoogstedelijk wonen rondom het station en ruime villa's en landgoederen daarbuiten.

Infrastructurele ondersteuning

Een bovenregionale positionering van de Spoorzone vraagt om een verbeterde ontsluiting van het gebied, met name per auto. Vooral een snelle aansluiting op het nationale wegennet (A12) zal de marktwaarde van de Spoorzone verder kunnen versterken. Wat betreft de HOV-ontsluiting lijkt een voorkeur te bestaan voor het opwaarderen van de Valleilijn (lightrail). Doorkoppeling hiervan richting Wageningen wordt als zeer kansrijk gezien, waarbij wordt aangemerkt dat ook de openbaar vervoersverbinding met Veenendaal moet worden verbeterd. Voorts zou een verdiepte ligging van de spoorlijn Utrecht-Arnhem (HSL-Oost) niet onmogelijk mogen worden gemaakt.

Uitvoering en strategie

Gezien de omvang van het plangebied en de waarschijnlijk lange realiseringstermijn dient een flexibele uitvoeringsstrategie te worden opgesteld, op basis waarvan soepel ingespeeld kan worden op (onvoorspelbare) ontwikkelingen in de markt. Hiertoe dient nader marktonderzoek te worden verricht en zou een risicoanalyse moeten worden uitgevoerd.

2.3 Eerste Raadsconferentie

De verrekendheid van de in de Discussienota beschreven (extreme) modellen vormde voor ons aanleiding om de Gemeenteraad eerder inhoudelijk te consulteren dan in het Plan van Aanpak (zie paragraaf 1.1) was voorzien. Vanwege het verkennende karakter van de Discussienota organiseerden wij daartoe op 26 november 2003 een Raadsconferentie, waarin open gediscussieerd kon worden over de sterke en zwakke punten van elk model en waarin suggesties konden worden gedaan voor verbeterpunten. Per model leverde die open en informele discussies ons de navolgende inzichten.

Parkstad

De sterke punten van Parkstad lijken met name samen te hangen met de bijdragen die het model kan leveren aan een brede kwaliteitsimpuls voor Ede. Zo levert het model de beste (financiële én ruimtelijke) mogelijkheden om barrières in de stad te verminderen, biedt Parkstad het grootste draagvlak voor versterking van hoogwaardig openbaar vervoer en kan het een forse extra werkgelegenheidsimpuls opleveren. Voorts worden in het model de potenties van de knooppuntpositie van de stationsomgeving ten volle benut.

Tegenover deze sterke punten staat echter wel, dat het model een (te) eenzijdig woningaanbod kent met vooral stedelijke woonmilieus in hoogbouw. In zijn volle omvang sluit het model ook niet goed aan op de Edese structuur. Het relatief grote aanbod van commerciële en culturele voorzieningen kan voorts leiden tot concurrentie met Ede-Centrum.

Tuinstad

Het model Tuinstad lijkt volgens velen goed aan te sluiten op de huidige Edese structuur. Vooral de goede differentiatie van stedelijke én groene woonmilieus worden als sterke punten van het model gezien. Ook de verkeersstructuur vormt een sterk punt van dit model met:

- een oostelijke Rondweg (met een directe aansluiting op de A12);
- lightrail op de Valleilijn (met een doorkoppeling richting Wageningen).

Een kanttekening kan worden geplaatst bij de terughoudende invulling van de stationsomgeving. De ontwikkelingspotenties van het knooppunt zouden bij dit model niet optimaal worden benut.

Hovenstad

Uit de discussies over het model Hovenstad kan worden opgemaakt dat de ruime opzet en groene uitstraling van dit model goede kansen zouden kunnen bieden om een bijzondere en veilige woonomgeving te creëren. Deze ambiance zou een koopkrachtig publiek naar Ede kunnen trekken.

Daar staat echter tegenover dat voor de stationsomgeving een extensieve landgoedachtige invulling niet erg voor de hand ligt. Voor de Spoorzone als geheel zou de voorgestelde typologie met landgoederen en buitens bovendien een (te) eenzijdig en duur woningaanbod opleveren.

Lanenstad

De ruimte en aantrekkelijke groene kwaliteiten van Lanenstad worden door velen als aangenaam ervaren. Waar het gaat om het benutten van groene kwaliteiten sluit het model ook goed aan op de kwaliteiten van Ede-Oost en de Veluwerand. In die overgang kan een extensieve groene invulling, zoals in dit model wordt voorgesteld, een belangrijke kwaliteitsimpuls betekenen voor ruimtelijke diversiteit in het gehele plangebied.

Daar staat dan wel weer tegenover, dat het dunne programma weinig draagvlak levert voor nieuwe stedelijke voorzieningen. Het biedt weinig ruimte voor impulsen in de werkgelegenheid en kan maar nauwelijks bijdragen aan investeringen in infrastructuur en het opheffen van barrières in de stad.

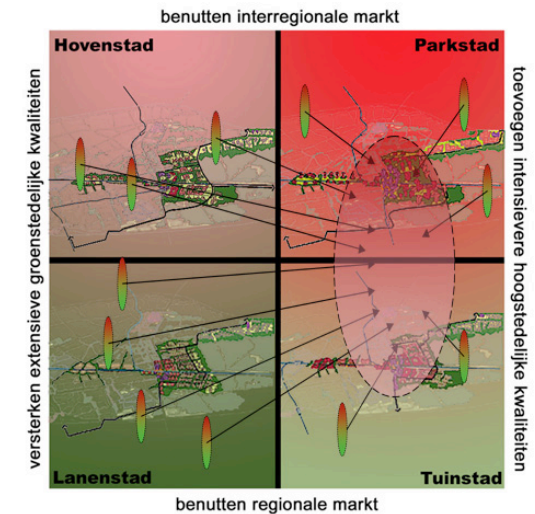
2.4 Tweede Raadsconferentie

In zijn algemeenheid concludeerden wij uit zowel de externe reacties als de Raadsconferentie van 26 november dat de intensievere modellen (Parkstad en Tuinstad) veelal werden gewaardeerd op hun bijdragen aan het verminderen van barrières in de stad, de mogelijkheden die ze kunnen bieden voor extra impulsen in de werkgelegenheid en het stevige draagvlak dat ze kunnen bieden voor versterking van het hoogwaardige openbaar vervoer.

De extensieve modellen (Hovenstad en Lanenstad) werden in grote lijnen juist gewaardeerd op de wijze waarop de kwaliteiten van de Veluwerand worden benut en de logische aansluiting op het beeld en de structuur van Ede-Oost.

Versterking van hoogwaardig openbaar vervoer zou zich eerder moeten richten op het faciliteren van de functionele verbanden binnen De Vallei dan op het verder verbeteren van de openbaar vervoersontsluiting op de Randstad en het KAN. De ambities lijken zich te richten op het realiseren van lightrail op de Valleilijn en (vervolgens) het doorkoppelen daarvan op Wageningen. Intensievere programma's zouden onder andere in het kader daarvan moeten worden ingezet om het draagvlak verder te versterken.

Als cruciaal voor zowel het versterken van de marktpositie als voor het voorkomen van negatieve effecten van verstedelijking op de rest van de stad wordt de wegontsluiting van Ede-Oost gezien. Deze zou het stadsdeel op een vlotte wijze op het nationale wegennet moeten ontsluiten en bovendien bij moeten dragen aan ontlasting van het lokale wegennet.



Richting eerste Raadsconferentie

In beginsel bieden de centrale ligging, de knooppuntpositie en de ligging nabij de Veluwe mogelijkheden om in de Spoorzone voorzieningen te realiseren die het bestaande aanbod in Ede kunnen verrijken. Als randvoorwaarde moet gelden dat concurrentie met (vooral) Ede-Centrum wordt voorkomen. Er moet sprake zijn van een impuls en aanvulling op de bestaande centra.

Tegen de achtergrond van deze tussenconclusies achtten wij het verstandig om de discussie met en in de Raad verder te verdiepen. Daartoe werd op 17 december 2003 een tweede Raadsconferentie georganiseerd. De discussies vonden plaats op basis van een viertal (inrichtings)thema's die naar onze mening uit de tussenconclusies voortkwamen:

- waar (welke) *hoogbouw* en waar niet;
- welke randvoorwaarden gelden voor de *ontsluiting*;
- waar de *groene kwaliteiten* op welke manier te benutten;
- welke soort *voorzieningen* versterken Ede.

Uit de verschillende discussies maken wij het navolgende op.

Hoogbouw

Hoogbouw zou beperkt moeten blijven tot de directe stationsomgeving. Daarbij wordt uiteenlopend gedacht over de maximale bouwhoogte. Voor sommigen is er bij zes lagen al sprake van hoogbouw voor anderen zouden ook hoogten van elf lagen (of meer) bereikt mogen worden. Ten westen van het station zou intensivering van het stedelijk gebied kunnen leiden tot bouwhoogten van vier tot hooguit zes lagen, terwijl naar het oosten, noorden en zuiden toe een afbouw naar eengezinswoningen het meest wenselijk wordt geacht.

Bij het ontwikkelen van hoogbouw vraagt de Raad bijzondere aandacht voor de beeldkwaliteit. Er zou een bij uitstek Edese signatuur ontwikkeld moeten worden, bijvoorbeeld bestaande uit slanke bebouwing met een gevarieerde (regionalistische) architectuur in het groen.

Ontsluiting

Een oostelijke Rondweg met directe aansluiting op de A12 zal in ieder geval de Klinkenbergerweg van doorgaand verkeer moeten ontlasten. Verwacht wordt dat een extra oostelijke aansluiting op de A12 daartoe noodzakelijk zal zijn. Een oostelijke aansluiting parallel aan het spoor heeft dan de voorkeur, omdat dat levens lijkt te kunnen leiden tot afwaardering van de N224. Nadere verkeersstudies zullen dat verder moeten onderbouwen.

Lightrail op de Valleilijn en doorkoppeling daarvan naar Wageningen zou in ieder geval gepaard moeten gaan aan verbetering van het onderliggende regionale en lokale openbaar vervoer en de verknoping daarvan bij een nieuw station. Grote waarde wordt gehecht aan het versterken van het openbaar vervoer richting Veenendaal en Ede-Centrum (Valleilijn).

Stedelijke ontwikkelingen en nieuwe infrastructuur moeten hoe dan ook bijdragen aan vermindering van barrières. Verdiept spoor moet mogelijk blijven en een Rondweg en lightrail mogen geen nieuwe barrières in de stad opleveren.

Groene Kwaliteiten

De discussies over de gewenste groene kwaliteit hebben tot diverse voorstellen geleid, die samen ingrediënten moeten vormen voor een robuuste groenstructuur in Ede-Oost. De oostelijke Rondweg zou daarbij de grens moeten vormen tussen de stad en de Veluwe, terwijl bestaand waardevol groen zoveel mogelijk zou moeten worden gehandhaafd. Daarbinnen zou een lanenstelsel kunnen worden gerealiseerd, dat aansluit bij de lanenstructuur in Ede-Oost, met het accent op privé groen. Daarnaast zouden brede groenstroken ('groene vingers'), opgebouwd uit een mix van openbaar en privaat groen, tot diep in de stad kunnen leiden. Het groen in het stationsgebied zou een openbaar karakter moeten krijgen (kantorenpark). In zuidelijke richting zou het Enkaterrein door middel van extensivering aan moeten sluiten op het Horapark.

Voorzieningen

Winkelvoorzieningen in de Spoorzone moeten complementair zijn aan de winkelvoorzieningen in Ede-Centrum. Door een goede afstemming tussen het aanbod in beide gebieden zal de koopkrachtbinding aan Ede als geheel een extra impuls moeten krijgen, zonder dat onderlinge concurrentie tussen centra optreedt. Horeca, terrassen, hoogwaardige hotelaccommodatie, een nationaal conferentieoord, een museum en/of andere bijzondere culturele voorzieningen in de Edese Spoorzone zouden dit verder kunnen ondersteunen.

Nader distributie-planologisch en marktonderzoek dient zicht te bieden op voorzieningen die de aantrekkelijkheid van Ede verder kunnen versterken.

2.5 Richtinggevend kader

Het geheel overziende denken wij de afgelopen maanden een bijzonder vruchtbare discussie gevoerd te hebben met zowel externe partijen als (vooral) de Raad. De resultaten ervan leggen naar onze mening een stevige richtinggevende basis onder het vervolgproces.

Wij stellen de Raad daarom voor om de hierna volgende conclusies vast te stellen als richtinggevend kader, waarbinnen:

- verder gewerkt dient te worden aan het opstellen van een strategisch Masterplan voor Ede-Oost;
- de onderhandelingen met externe partijen ter hand worden genomen, waaronder met name die met het ministerie van Defensie.

1. Een samenhangend ruimtelijk concept

Alle reeds lopende en nieuwe initiatieven dienen te passen binnen een te ontwikkelen samenhangend ruimtelijk concept voor Ede-Oost, dat:

- kwaliteitsimpulsen biedt voor stad en regio;
- de stedenbouwkundige drager vormt voor ontwikkelingen die zich over een lange periode uitstrekken.

Als uitgangspunten gelden daarbij:

- een groene onderlegger die in staat is de Veluwe ver de stad binnen te brengen;
- een morfologische opbouw die voorziet in hoogbouw in de directe stationsomgeving, middelhoogbouw in de westelijke Spoorzone en afbouw naar grondgebonden eengezinswoningen in het noorden, oosten en zuiden van het plangebied;
- een goede inbedding in de stedelijke structuren van zowel het oostelijke stadsdeel als Ede-Centrum;
- verminderen van barrières in het stedelijke weefsel van de stad als geheel.

2. Edese signatuur

Grote waarde moet worden gehecht aan het gelijktijdig ontwikkelen van een stedenbouw en architectuur met een specifiek Edese signatuur. Daarbij moeten onderwerpen aan de orde komen als:

- bouwhoogten, bouwmassa's, skyline en zichtlijnen;
- duurzaam ruimtegebruik en sociale veiligheid;
- architectonische geleiding, kleuren en materiaalgebruik.

3. Een gedifferentieerde programmamix

In Ede-Oost zal een gedifferentieerde mix van programma's voor wonen, werken en voorzieningen moeten worden gerealiseerd, die:

- bijdraagt aan woonbehoeften van de lokale bevolking, voorziet in de behoeften aan intensief stedelijk wonen binnen de regio en die aantrekkelijk is voor een breed scala aan kapitaalkrachtige groepen van buiten de regio;
- een maximale bijdrage levert aan versterking van de werkgelegenheid in Ede, onder andere door intensieve (boven)regionale stedelijke werkmilieus te combineren met extensief groene regionale en lokale werkmilieus;
- de koopkrachtbinding aan Ede versterkt en door de toevoeging van recreatieve en culturele voorzieningen de levendigheid in met name de stationsomgeving bevordert.

4. Beperken van marktrisico's

Bij de ontwikkeling van dergelijke programma's zullen onnodige marktrisico's moeten worden voorkomen. Op grond daarvan zal nader onderzoek verricht moeten worden naar:

- de ontwikkeling van woningbehoeften naar omvang en aard op de lange termijn (2015/2020) en de fasering daarvan in de tijd;
- de ontwikkeling van de (boven)regionale kantorenmarkt op de wat langere én op de korte termijn;
- de aard en omvang van nieuwe winkelvoorzieningen die zowel de koopkrachtbinding met Ede kunnen versterken als concurrentie met de bestaande winkelcentra (met name Ede-Centrum) kunnen voorkomen;
- de markt voor hotels, horeca, congresaccommodatie en toeristisch-recreatieve voorzieningen.

Marktrisico's kunnen ook worden beperkt door op regionaal niveau afspraken te maken over het voorkomen van onderlinge concurrentie. In dat verband is het noodzakelijk om binnen de regio Vallei op korte termijn afspraken te maken over:

- regionale functiespecialisatie van de Spoorzone.

5. Ontsluiting op het Rijkswegennet

Speerpunt voor verdere versterking van de marktpositie van de Spoorzone wordt gevormd door verbetering van de ontsluiting op het nationale wegennet. Uitgangspunt daarbij is het realiseren van een oostelijke Rondweg, die:

- door een directe aansluiting op de A12 voorkomt dat bestemmingsverkeer gebruik moet maken van het lokale wegennet;
- door een goede aansluiting op ook het westelijke deel van de N224 met name de Klinkenbergerweg ontlast van regionaal doorgaand verkeer.

Nadere verkeersstudies zullen moeten uitwijzen:

- hoe met een oostelijke Rondweg een nieuwe lokale verkeerstructuur kan worden opgebouwd die de stad ontlast van doorgaand verkeer;
- welke extra aansluiting op de A12 daartoe noodzakelijk is.

6. Versterking van regionaal HOV

Versterking van het hoogwaardige openbaar vervoer zal vooral de steeds hechter wordende verbanden binnen De Vallei moeten faciliteren. De ruggengraat daarvoor wordt gevormd door:

- versterking van het hoogwaardig openbaar vervoer naar Wageningen;
- opwaarderen van de Valleilijn naar frequent en comfortabel lightrail;
- op termijn doorkoppelen daarvan naar Wageningen.

De haalbaarheid daarvan, alsook de mogelijke tracés voor de doorkoppeling op Wageningen zullen in regionaal verband moeten worden bepaald.

Op de korte termijn speelt in dit verband in ieder geval:

- het verbeteren van het onderliggende regionale openbaar vervoer binnen de WERV-regio;
- het verknopen daarvan met de railsystemen bij station Ede-Wageningen.

7. Financieel bijdragen aan kwaliteit

Behalve ruimtelijk en verkeerskundig, zal de ontwikkeling van Ede-Oost ook financieel moeten bijdragen aan verbetering van de leefkwaliteit in de stad. Cruciaal daarbij zijn financiële bijdragen aan:

- het op termijn alsnog verdiepen van het spoor Utrecht-Arnhem;
- het realiseren van één of meer nieuwe ongelijkvloerse kruisingen met de spoorlijn Utrecht-Arnhem;
- het inzetten van de nieuwste technologieën ter beperking van geluidhinder vanwege toename van de intensiteit op die spoorlijn en het realiseren van ook architectonisch vernieuwende geluidswerende voorzieningen;
- de aanleg van een oostelijke Rondweg met een directe aansluiting op de A12;
- het realiseren van 'groene vingers' in de stad en het handhaven van waardevol groen.

3. Vervolgstappen

3.1 Parallele processen

Meer nog dan de afgelopen maanden al het geval was, zal het (Master)planproces voor Ede-Oost in het teken staan van het parallelschakelen van verschillende processen. Een centrale positie wordt daarbij ingenomen door ruimtelijke conceptvorming voor Ede-Oost en de daaraan verbonden ruimtelijke studies en nadere onderzoeken.

Vanuit dat proces van ruimtelijke conceptvorming moeten uitstapjes naar het schaalniveau van de stad worden gemaakt waar het gaat om:

- de effecten en tracés van een oostelijke Rondweg;
- de toevoeging van nieuwe (winkel)voorzieningen in de Spoorzone;
- de aanhechting van (nieuw) Ede-Oost aan de stad;
- de programmatische consequenties waar het gaat om inbreiding en uitbreiding.

Wij sluiten niet uit dat de stapeling van deze aspecten op het niveau van Ede-Stad samengebracht zal moeten worden in een stedelijke Structuurvisie. Een belangrijk deel van de ten aanzien van Ede-Oost te maken keuzen beweegt zich naar onze mening in ieder geval wel op het stedelijke niveau als geheel.

Tegelijkertijd moeten uitstapjes naar de schaalniveaus van plekken en projecten mogelijk zijn teneinde voortgang te boeken met lopende initiatieven als bijvoorbeeld die voor het Enkaterrein. Conceptvorming voor Ede-Oost zal daartoe direct verbijzonderd moeten worden naar (bandbreedten voor) ruimtelijke randvoorwaarden ten behoeve van concrete planontwikkelingen.

Anderszins maken gebieden als het Enkaterrein deel van de (her)ontwikkeling van Ede-Oost. Dat betekent dat de concrete planontwikkelingen ook dienen te passen binnen een overkoepelend financieel-economisch kader. Ruimtelijke conceptvorming voor Ede-Oost zal daarom gepaard moeten

gaan met het opzetten van een (voortschrijdend) financieel kader waarbinnen de bijdragen van specifieke ontwikkelingen aan het totaal kunnen worden bepaald.

Ruimtelijk concept, financieel kader, eigendomsverhoudingen en (onderzochte) marktontwikkelingen zullen op hun beurt weer richtinggevend moeten zijn voor een planfasering die de ontwikkelingsrisico's zoveel mogelijk beperkt. Mede in samenhang daarmee zal ook nagedacht moeten worden over fondsvorming en de juridische constructie waarbinnen (met private partijen) de uitvoering ter hand zal worden genomen.

Al met al ontstaat zo een reeks van parallelle, onderling verbonden processen met veelal verschillende snelheden. Wij zijn van mening dat de wijze waarop daar afstemming tussen moet plaatsvinden uitgewerkt dient te worden in een geactualiseerd Plan van Aanpak.

3.2 Onderhandelingen

Aan deze reeks van parallelle processen kan sinds kort de wijze waarop Defensie de waardebepaling van de vrijkomende Kazerneterreinen plaats wil laten vinden, worden toegevoegd. Een tweetal invalshoeken speelt daarbij een rol.

De eerste wordt gevormd door het centrale doel waarbinnen het kabinet het zogenoemde "Project Feniks" (herbestemming van vrijkomende Defensierreinen) positioneert. Vervreemding van (voormalige) Defensierreinen moet binnen dat kader bijdragen aan de bezuinigingstaakstellingen van Defensie. Dat betekent dat het kabinet de Defensiegronden tegen marktconforme prijzen aan de gemeente zou willen overdragen.

De tweede invalshoek wordt bepaald door de wijze waarop tot waardebepaling gekomen zou moeten worden. Het rijk stelt zich voor te komen tot structuurvisies, waarbij de waarde van de in te brengen Defensierreinen bepaald wordt door de op die terreinen geprojecteerde nieuwe ontwikkelingen.

Omdat daarbij ook inhoudelijke doelstellingen van andere departementen en andere overheden in het geding kunnen zijn, gaat op korte termijn voor (ondermeer) het opstellen van een structuurvisie voor Ede-Oost een integrale projectorganisatie fungeren. Deze staat onder voorzitterschap van Defensie en wordt voorts samengesteld uit vertegenwoordigers van Financiën, VROM, LNV, V&W en de provincie Gelderland. De gemeente is inmiddels gevraagd om voor de visievorming het voortouw te nemen.

Wij verzoeken de Raad om ons te mandateren:

- het in paragraaf 2.5 verwoorde richtinggevende kader in te brengen als grondslag voor visievorming in het geduide rijksproces;
- de onderhandelingen over ruimtelijke invulling en de daarmee samenhangende financiële waarde van de Defensierreinen binnen dat richtinggevende kader te voeren.

Voorts achten wij het verstandig en noodzakelijk om met U afspraken te maken over de wijze waarop tussenresultaten van dat rijksproces (vertrouwelijk) naar de Raad teruggekoppeld kunnen worden.

3.3 Communicatie

Zoals wij reeds enige keren stelden, worden door het nu in ontwikkeling zijnde Masterplan Ede-Oost de vastgestelde kaders van de Toekomstverkenning Ede-Stad ver overstegen. Veel van de planaspecten die reeds nu in het geding zijn, hebben voorts niet alleen betekenis voor Ede-Oost, maar voor de gehele stad.

Omdat de Toekomstverkenning in een open communicatie met de bevolking tot stand is gebracht, lijkt het ons voor de hand te liggen dat aan het Masterplan Ede-Oost eveneens een open communicatie ten grondslag ligt. De voorliggende Kadernota, alsook de onderliggende Discussienota omvatten daartoe in ieder geval voldoende ingrediënten.

Met het oog daarop stellen wij op korte termijn een Communicatieplan op. Daarin zullen wij:

- de onderwerpen vastleggen waarover wij naar onze mening met de bevolking moeten communiceren;
- de tijdstippen waarop dat het geval zal zijn;
- de wijze waarop wij die communicatie ter hand denken te nemen.

Uiteraard zullen wij de Raad van dat Communicatieplan in kennis stellen. Daarnaast staat het de Raad uiteraard vrij om ook zelf communicatie over het Masterplan Ede-Oost te entameren. Graag nodigen wij U uit om in dat geval deze communicatie met elkaar af te stemmen.