



Spoorovergang Hakselseweg

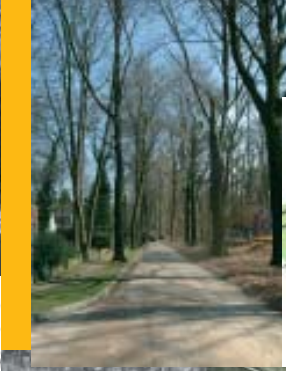
De spoorovergang bij de Hakselseweg is afhankelijk van de ligging van het spoor. Op dit moment ligt het spoor op 'maaiveld'. In dit geval wordt in het Masterplan een onderdoorgang voorgesteld. Fietsers en voetgangers kunnen hiermee onder het spoor door. Deze doorgang wordt eventueel ook geschikt gemaakt voor het overige verkeer. De onderdoorgang komt tussen de Hakselseweg en de Kerkweg in te liggen. Bij een verdiepte ligging van het spoor kan al het verkeer over de spoorlijn heen.

Kop van de Parkweg

De kop van de Parkweg vraagt om een snelle aanpak. In het Masterplan wordt het belang van dit gebied benadrukt. De sfeer van de Parkweg moet behouden blijven door kleinschalige woon-, werk- en horecafuncties te handhaven. Maar dan met nieuwe, aangepaste en afwisselde bebouwing. De nieuwe ontwikkelingen rondom het station zullen ook een positieve invloed hebben op de Parkweg.

Verkeersontsluiting

De ontwikkeling van Ede-Oost zal meer verkeer op de weg brengen. Uit onderzoek blijkt dat dit problemen gaat geven voor de huidige wegen en dan met name voor de Klinkenbergerweg. Daarom wordt een nieuwe ontsluitingsweg voorgesteld, in de vorm van een parklaan. Deze laan vormt een verbinding tussen de N 224 in het noorden en de Bennekornseweg in het zuiden. De parklaan kan tussen deze twee punten op verschillende manieren worden aangelegd. Binnendoor, over het zuidelijk deel van de Klinkenbergerweg. Of buitenom, via het ENKA terrein, en verder parallel lopend aan de Nieuwe Kazernelaan. De eerste variant, binnendoor, heeft de voorkeur. Het voordeel is dat met deze variant ook het station wordt aangedaan. Bovendien hoeft er bij de ontwikkeling van het ENKA terrein geen rekening te worden gehouden met de nieuwe laan. De laan zal zeker geen vierbaansronweg zijn, maar eerder een ruime, groene weg met gescheiden rijbanen. Die goed overstekbaar is.



Beekman en Stevin kazerne: wonen op eigen domein

Een aantal gebouwen van de Beekmankazerne willen we proberen voor de toekomst te behouden. Hier staan stevige, robuuste gebouwen die een mooi contrast kunnen vormen met de rest van de wijk. De rest van de wijk zal veel lijken op de aangrenzende wijk aan de andere zijde van de Nieuwe Kazernelaan: een afwisseling van vrijstaande woningen, twee onder een kap, rijtjes, grote en kleine villa's en appartementen. Kenmerkend voor dit gebied zijn ook de fraaie bomenlanen, die ook het nieuwe deel van de wijk moeten gaan domineren. De centrale appelplaats zal behouden blijven.



Bergansius- en Koolkazerne: campus op een plateau

7 meter boven de Klinkenbergerweg en thans een beetje geïsoleerd van zijn omgeving ligt het terrein van de Bergansius- en Koolkazerne. De chaletachtige kazernegebouwen en de oude stallen van de infanterie liggen in een groene omgeving. Nieuwe bebouwing zal hier qua sfeer bij aan moeten sluiten.



Maurits- en Frisokazerne: wonen op de Veluwe

Op het terrein van de Maurits- en Frisokazerne vinden we veel hoogteverschillen. De bestaande kazernegebouwen staan in een parkachtig gebied. Het terrein grenst aan De Sysseelt, en het lanenstelsel van De Sysseelt kan hier prachtig doorlopen in dit nieuwe woon- en werkgebied. Het (groene) exercitieterrein herinnert aan de oude functie van dit gebied. Woningen in bosachtig groen kunnen van dit gebied een schitterend woongebied maken. Via een weg over het spoor heen is het gebied verbonden met het Enkaterrein.

Enka, de wereld achter de wereld

Het poortgebouw en de vorm van het Enka-complex (carré) blijven bewaard. Daardoor krijgt dit hele gebied een wat omsloten karakter: je krijgt van buitenaf niet direct een indruk van wat er binnen te vinden is. Dat maakt het tot een spannend woongebied. Binnen de grenzen van het voormalige fabriekscomplex is ruimte voor aparte woongebiedjes. Tussen het oude Enkacomplex en de Veluwe is ruimte voor een aantal clusters met bebouwing in het landschap die een overgang vormen naar de bossen van de Veluwe. Dwars door het gebied loopt een langgerekte, groene baan die alle deelgebieden met elkaar verbindt. Naast woningen is op het Enkaterrein ook ruimte voor een concentratie van stedelijke functies die voor de regio maar ook voor daarbuiten van belang zijn.



Kantoren

Aan de zuidzijde van de spoorlijn is ruimte voor wat hogere kantoorbebouwing.



Ede Oost / spoorzone

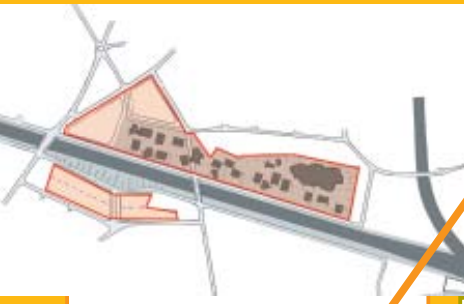
Somaterrein

Het Somaterrein dankt zijn naam aan het voormalige opleidingsinstituut voor machinisten, dat op dit terrein gevestigd was. Inmiddels heeft het terrein tijdelijk een andere bestemming gevonden, in afwachting op de plannen voor het spoor. In het Masterplan wordt voorgesteld om op het Somaterrein 'tuinstedelijk' te wonen. Het terrein krijgt hiermee vooral een woonfunctie, in combinatie met commerciële activiteiten.



Spoorovergang Kerkweg

De spoorovergang bij de Kerkweg wordt bepaald door de ligging van het spoor. In het Masterplan staat een voorkeur voor een verdiepte ligging van het spoor. In dit geval kan het verkeer 'gewoon doorrijden' over het spoor heen. Bij de huidige ligging van het spoor, op 'maaiveld', komt de overgang bij de Kerkweg straks te vervallen. Langzaam verkeer kan dan voortaan via een onderdoorgang, zie het tekstblokje bovenaan. Deze doorgang wordt eventueel ook geschikt voor snelverkeer. Zo niet, dan kan dit verkeer zoals vanouds bij de Keesomstraat en de Klinkenbergerweg onder het spoor door.



Westelijke spoorzone

De meer westelijk gelegen gebieden in de spoorzone zijn zeer geschikt om aan te sluiten op de bestaande gebieden in dit deel. Dit betekent een tuindorpachtige bebouwing met een kleinschalig karakter. Belangrijk is dat het oversteken van het spoor bij een verdiepte, maar ook bij een niet-verdiepte ligging goed mogelijk blijft. Bij een verdieping kunnen de bestaande overgangen blijven bestaan, bij niet verdiept moet een ongelijkvloerse kruising worden aangelegd.

Aansluiting A 12

Ede-Oost is vanuit de regio slecht bereikbaar. Daarom wordt nagedacht over een aansluiting op de A 12. Dit kan op diverse manieren. De verschillende varianten worden in een integrale variantenstudie nader onderzocht, waarna een voorkeursvariant wordt bepaald. Bij deze studie worden ook de effecten in beeld gebracht die de verschillende varianten hebben op bijvoorbeeld milieu, natuur en de bestaande omgeving. Rijkswaterstaat heeft als randvoorwaarde dat geen sprake kan zijn van een volledige aansluiting op de A 12 naast de huidige aansluiting bij de Willem Dreeslaan.

Stationsgebied

Op het Intercitystation Ede-Wageningen stappen dagelijks duizenden reizigers in en uit de trein. Ook is het station een belangrijk overstappunt naar het regionale openbaar vervoer. Het station oogt op dit moment nogal rommelig. Bovendien hebben reizigers geen zicht of een natuurlijke loop, richting Ede-Oost en de Veluwe. Het Masterplan stelt voor om de hoofdingang van het station meer naar het oosten te verplaatsen en het station over de Klinkenbergerweg heen te plaatsen. De parkeer-, de bus- en taxivoorzieningen komen dan op een centraal plein ten zuidoosten van het nieuwe station. De uitstraling van het station wordt tweeledig. Stedelijk in het zuiden en meer dorps en landschappelijk naar het noorden toe. De overige mogelijkheden voor het station zijn afhankelijk van een eventuele verdiepte aanleg van het spoor.