

Nieuwsbrief nr.4

Ede-Oost / spoorzone

gemeente **Ede**

Wethouders Van de Pol en Van 't Hoog: Eerst wegen, dan de wijk

“Als je een nieuwe woonwijk gaat bouwen, moet je eerst de noodzakelijke wegen aanleggen. Daarom beginnen we in Ede-Oost ook met het maken van een plan voor de infrastructuur”, stelt wethouder Peter van 't Hoog.

“De afgelopen twee jaar hebben we heel veel gediscussieerd over hoe de nieuwe wegen in en rond Ede-Oost moeten gaan lopen,” aldus Van 't Hoog. “Wat ik daarbij heel belangrijk vind om te benadrukken is dat die wegen bedoeld zijn voor heel Ede. Wegen als de Klinkenbergerweg en de Bennekomseweg, de Emmalaan en de Tooroplaan en de Zandlaan/Willy Brandtlaan worden nu al heel intensief gebruikt. Als we niets doen, zullen die wegen in de toekomst helemaal vastlopen, zelfs als we geen Ede-Oost bouwen. Nieuwe wegen leggen we dus niet alleen aan voor de mensen uit de nieuwe wijk, maar voor alle inwoners van Ede, in ieder geval voor alle inwoners in het zuiden en oosten van Ede. Kijk, in het noorden en het westen van Ede hebben we met de A30, de N224 en de route Kastelenlaan/Keesomstraat/Dreeslaan een wegennet dat goed op zijn functie berekend is. Maar in het zuiden en het oosten moet het verkeer gebruik maken van wegen die veel minder geschikt zijn als hoofd-ontsluitingsroute. Het zijn wegen waar gewoon mensen aan wonen, en daar wil je toch niet zo veel verkeer door heen laten gaan. Nu we Ede-Oost gaan bouwen en dus nieuwe wegen aan moeten leggen, krijgen we een gouden kans om de ontsluiting voor het verkeer in heel Ede beter te regelen.”

MER

De afgelopen twee jaar heeft de gemeente Ede een Milieueffectrapportage laten opstellen om alle milieueffecten van de plannen voor Ede-Oost in beeld te brengen. Een omvangrijke, maar noodzakelijke klus, vindt ook wethouder Simon van de Pol. “Het bouwen van een nieuwe wijk met 3500 tot 4500 woningen en ook nog de nodige ruimte voor kantoren en bedrijven betekent natuurlijk nogal wat. Daarom vind ik het ook een goede zaak dat de wetgever ons dwing alle milieuaspecten in beeld te brengen. Intussen gaat de planvorming natuurlijk ook door. We hebben inmiddels overeenstemming met het rijk over de aankoop van de kazemeterreinen per 1 januari 2010. De sanering van het Enkaterrein is begonnen. We hebben nieuwe poelen aangelegd in het Horapark om de padden die zich nu nog op het Enkaterrein voortplanten op te vangen. We hebben een nieuw plan voor de stationsomgeving opgesteld en ik verwacht ook dat we heel snel kunnen beginnen met het aanpakken van de Kop van de Parkweg.”

Wat heeft de gemeente de afgelopen twee jaar eigenlijk allemaal onderzocht?

Simon van de Pol: “Bij de start van het opstellen van de milieueffectrapportage lagen er nog 4 varianten voor een Parklaan door Ede-Oost en 17 varianten voor een aansluiting van de nieuwe weg op de A12 op tafel. In een aantal stappen hebben we dit teruggebracht



tot 6 combinatievarianten, waarvan B&W er uiteindelijk één uitgekozen heeft om verder uit te werken. We vonden het heel belangrijk om de samenleving volop bij dit proces te betrekken. Daarom hebben we in het begin iedereen gevraagd mee te denken over mogelijke varianten. Dat resulteerde inderdaad in heel veel voorstellen. Sommigen daarvan moesten we al heel snel wegstrepen, omdat ze echt niet realistisch waren. De overgebleven varianten hebben we nog eens goed tegen het licht gehouden. Dat hebben we samen gedaan met een klankbordgroep waar mensen in zaten van verschillende maatschappelijke organisaties en wijk- en dorpsverenigingen. Met de gemeenteraad zijn aparte bijeenkomsten belegd. Uiteindelijk heeft het college de knoop doorgehakt en een voorstel aan de gemeenteraad gedaan om met één variant verder te gaan. Dat is een variant die vanaf de Poortwachter strak langs de zuidzijde van de A12 loopt, onder het nieuwe Bovenbuurtwegviaduct door, en dan in de buurt van de Edeseweg, waar de A12 al wat verhoogd ligt, onder de A12 door naar de Edeseweg loopt.”

Hartogsvariant

Veel dorps- en wijkraden en maatschappelijke organisaties hebben een andere variant voorgesteld, namelijk langs de Dr. Hartogsweg naar het oosten en dan een nieuwe aansluiting bij de A12. Waarom heeft het college daar niet voor gekozen?

Peter van 't Hoog: “Die voorkeur van een aantal organisaties is gebaseerd op de veronderstelling dat de Hartogsvariant alle verkeer uit Ede-Oost direct afvoert, zodat de rest van Ede er geen last van heeft.

Maar helaas, zo werkt het niet. Uit al onze berekeningen blijkt overduidelijk dat mensen zo veel extra reistijd kwijt zijn, als ze via deze weg richting Utrecht rijden, dat ze niet voor

deze weg zullen kiezen. En dus krijgen de bestaande verbindingen, zoals de Emmalaan/Tooroplaan, de Zandlaan/Willy Brandtlaan én de wegen door Bennekom al dat verkeer te verwerken. En die wegen willen we nu juist ontlasten. Dat lukt alleen als we een nieuwe oost-west verbinding aanleggen. De weg die wij nu voorstellen, ontziet zowel Ede-Zuid als Bennekom én ze ontlast de bestaande verbindingen. We hebben onderzocht of we met deze nieuwe wegen ook op de lange duur genoeg capaciteit hebben op het wegennet. Dat blijkt zo te zijn. Ons verkeersmodel loopt tot 2020, maar uit allerlei berekeningen blijkt dat we ook tot ver na 2020 nog ruim voldoende capaciteit hebben om een eventuele verdere groei van het verkeer op te vangen. Voor het verkeer richting Arnhem heeft de N224, ook in de verre toekomst, nog volop capaciteit. Daarom hebben we voor deze oplossing gekozen. Simon van de Pol vult aan: “Los van de hoofdreden, onvoldoende oplossing voor het verkeer, komt daar nog bij dat de verbinding langs het spoor door beschermd natuurgebied loopt. Als je daar een weg wilt maken dan heb je de medewer-



king nodig van de provincie, het ministerie van LNV én van Europa. Die medewerking krijgen we gewoon niet. Bovendien heeft Rijkswaterstaat ook aangegeven dat ze niets ziet in een extra aansluiting op die plek. Dus zelfs al zou deze weg een oplossing zijn, dan zouden we hem nog niet aan kunnen leggen.”

Maar hoe zit het dan met de Bennekomseweg?

Peter van 't Hoog: “De Bennekomseweg/Edeseweg is inderdaad een probleem. Deze weg zal in de toekomst te weinig capaciteit hebben. Maar dat staat los van welke oplossing we nu kiezen. Ook als we zouden kiezen voor



de Hartogsvariant, ja zelfs als we Ede-Oost helemaal niet zouden bouwen, dan nog zou de Bennekomseweg/Edeseweg een capaciteitsprobleem geven. Daar moeten we dus hoe dan ook een oplossing voor zoeken. Ik begrijp heel goed dat dat voor de aanwonenden geen prettige boodschap is, maar helaas groeit het verkeer nu eenmaal. Wat voor oplossing we hier uiteindelijk gaan bedenken weet ik nog niet. Ik hoop daar in ieder geval constructief met de bewoners over te gaan praten.”

Hoe verder

Wat gaat er nu verder gebeuren?

Van de Pol: “Op dit moment liggen het Milieueffectrapport en het voorontwerp Structuurplan ter inzage. Dat betekent dat iedereen daar op mag inspreken. Dat kan tot 17 juli 2008. Na die tijd gaan wij als B&W al die reacties bekijken en beantwoorden. Vervolgens werken we één variant tot in detail uit. Dan hebben we een basis om met de nieuwe wegen aan de slag te gaan. Eerst moeten we natuurlijk nog de gronden verwerven. Wanneer we beginnen met de aanleg van de wegen kan ik nu nog niet voorspellen.”

Inloopbijeenkomst

Op 19 juni van 16.00 uur tot 20.00 uur organiseert de gemeente een inloopbijeenkomst over de plannen voor Ede-Oost. Iedereen die interesse heeft in de plannen is die dag van harte welkom binnen te lopen op het Raaadhuis aan de Bergstraat 4. De gemeente presenteert daar de plannen voor de nieuwe infrastructuur en de resultaten van de MER. Bovendien zijn er deskundigen aanwezig die u meer over de plannen en de onderzoeksresultaten kunnen vertellen. Als u dat wilt, kunt u ter plekke een inspraakreactie geven. Maar natuurlijk kunt u dat ook eerder of later doen. U kunt uw reactie zenden naar: het College van B&W van de gemeente Ede t.a.v. project Ede-Oost Postbus 9022 6710 HK EDE.

Een inspraakreactie leveren kan tot 17 juli 2008.

Zes manieren om Ede te bereiken (of te verlaten)

In de Milieueffectrapportage zijn zes varianten om Ede-Oost te ontsluiten nader onderzocht. Deze varianten bestaan uit een noordelijk en een zuidelijk deel.

Het noordelijke deel bestaat uit de zogenaamde *Parklaan* door Ede-Oost. Via deze laan kunnen de toekomstige bewoners van Ede-Oost hun woonwijken bereiken en kunnen ze vlot naar de N224 in het noorden of naar de A12 in het zuiden rijden. Het zuidelijk deel van de route is bedoeld om de automobilisten een snelle toegang tot de A12 te bieden.

De nieuwe wegen zijn niet alleen bedoeld voor de bewoners van de nieuwe wijk, maar ook voor de bewoners van de bestaande wijken. Nieuwe wegen moeten verkeer wegtrekken van wegen die nu al overbelast zijn of dat in de toekomst dreigen te worden, zoals de Klinkenbergerweg, de Emmalaan/Tooroplaan, de Zandlaan/Willy Brandtlaan en de wegen door Bennekom.

EEN OVERZICHT VAN DE ZES VARIANTEN



A2: Tussen Ede en Bennekom door

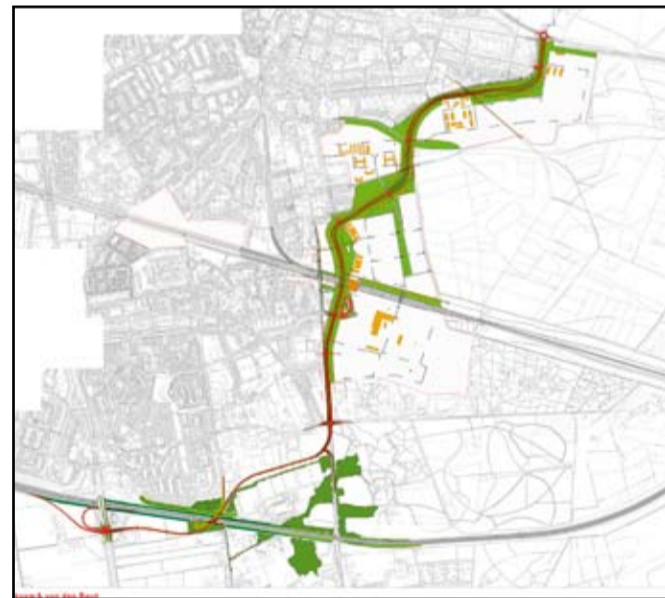
A2: door Ede-Oost en tussen Bennekom en Ede door

In de variant die het college nu verder gaat uitwerken in de Structuurvisie (de A2-variant) loopt het noordelijke deel van de Parklaan door de nieuwe wijk Ede-Oost. De weg volgt de natuurlijke hoogteverschillen in het terrein en ligt daardoor lager dan de omliggende bebouwing. De weg, voorzien van een brede groenstrook, is goed ingepast in het landschap. Voetgangers en fietsers kunnen de weg makkelijk oversteken doordat de Kazerne-laan en het Sijsseltselaan er overheen gaan. De weg komt kort voor het spoor uit op de Klinkenbergerweg en loopt vervolgens via de Bennekomseweg naar het zuiden. Ter hoogte van Hoekelum buigt de weg af naar het westen. Verkeer dat naar Bennekom wil moet daar afslaan. De weg gaat met een tunnel onder de A12 door (die hier al verhoogd ligt) en loopt onder het nieuwe Bovenbuurtwegviaduct door. De weg sluit bij de Poortwachter aan op de A12. Hiertoe wordt de bestaande aansluiting 'omgeklapt', zodat het verkeer makkelijk de snelweg op kan rijden.

A1: Randweg langs Ede

De A1 variant lijkt veel op de variant die het college gekozen heeft. Ook in deze variant blijft de Poortwachter de belangrijkste entree van Ede en wordt de zuidelijke afrit van de A12 'omgeklapt', zodat verkeer dat van de afslag komt rechtdoor kan rijden over een nieuwe weg die vlak langs de A12 loopt. Deze weg kruist de A12 ter hoogte van het huidige Bovenbuurtwegviaduct met een tunnel en loopt vanaf daar tussen de sportvelden door naar de rand van de Maandereng. De weg loopt vlak langs de kinderboerderij "De Oude Hofstede" en komt uiteindelijk juist ten zuiden van de Zandlaanrotonde uit op de Bennekomseweg.

Zowel de A1- als de A2 variant voeren het verkeer goed af en ontlasten de bestaande verbindingen. Ook ontzien deze varianten de beschermde en niet-beschermde natuurgebieden het best, de A1-variant scoort op deze punten nog net iets beter dan de A2. Volgens het Milieueffectrapport is A1 het 'meest milieuvriendelijke alternatief'. De variant heeft echter ook nadelen. Zo doorsnijdt ze een klein deel van kinderboerderij "De oude Hofstede". Ook loopt ze erg dicht langs de zuidelijke rand van de wijk Maandereng, doorsnijdt ze de sportvelden en belemmert ze de ontwikkeling van een onderwijscampus in Ede-Zuid. Dit zijn redenen voor het college om toch voor de A2-variant te kiezen.



A1: Randweg langs Ede

Milieueffectrapport en Structuurplan

Van eerste idee tot eerste schop in de grond. Voor een groot project als Ede-Oost is dat een lange weg. Het Masterplan Ede-Oost/Spoorzone, dat de gemeenteraad van Ede in 2005 vastgesteld heeft, geeft de grote lijnen van de ontwikkelingen in Ede Oost voor de komende 15 tot 20 jaar weer.

Antoine Walraven, projectleider voor de MER en het SPI, licht toe welke stappen er tot nu toe zijn gezet. "Het is in 2005 begonnen met het Masterplan. Hierin heeft de gemeente

in grote lijnen beschreven wat de plannen voor Ede-Oost zijn: de benodigde infrastructuur, de invulling van de spoorzone en het 'raamwerk' voor de structuur en ruimtelijke invulling van het gebied. In Ede-Oost komen 3.500 tot 4.500 woningen en er is ruimte voor kantoren, maatschappelijke voorzieningen en ontspanning".

Dit plan moet verder worden uitgewerkt. Als eerste uitwerkingsplan stelt de gemeente Ede nu een Structuurplan Infrastructuur op. Dat is een plan waarin de gemeente weergeeft hoe de wegenstructuur van Ede-Oost er in de toekomst uit gaan zien"

Voor dit soort grootschalige plannen moet een MER opgesteld worden. Een MER is een Milieu-EffectRapportage, waarin staat aangegeven wat de effecten zijn van nieuwe plannen voor het milieu. De bedoeling van een MER is het milieu een volwaardige plaats te geven binnen de besluitvorming. Het gaat daarbij om de effecten van de nieuwbouwtontwikkelingen zelf en de effecten van de noodzakelijke uitbreiding van de infrastructuur. Antoine Walraven: "Als eerste stap is begin 2006 een Startnotitie opgesteld. In deze Startnotitie geeft de gemeente aan welke alternatieven in het milieueffectrapport worden onderzocht. Iedereen heeft op de startnotitie kunnen inspreken. De gemeente heeft

de inspraakreacties en adviezen van wettelijke adviseurs meegenomen bij het vaststellen van de richtlijnen voor het milieueffectrapport."

Het milieueffectrapport gaat voor een groot deel, maar zeker niet alleen, over de nieuwe ontsluitingsweg voor Ede-Oost en de aansluiting op de A12.

In de richtlijnen voor de MER staat dat het aantal alternatieven voor de ontsluiting van Ede-Oost beperkt moet worden. Walraven: "In de eerste helft van 2007 is een intensief proces ingezet, waarin de belangrijkste effecten globaal in beeld zijn gebracht. Het college heeft in interactie met de omgeving en de gemeenteraad op basis van deze effecten keuzes gemaakt over het al of niet meenemen van mogelijke alternatieven in de MER. Uiteindelijk zijn er zes concrete alternatieven overgebleven."

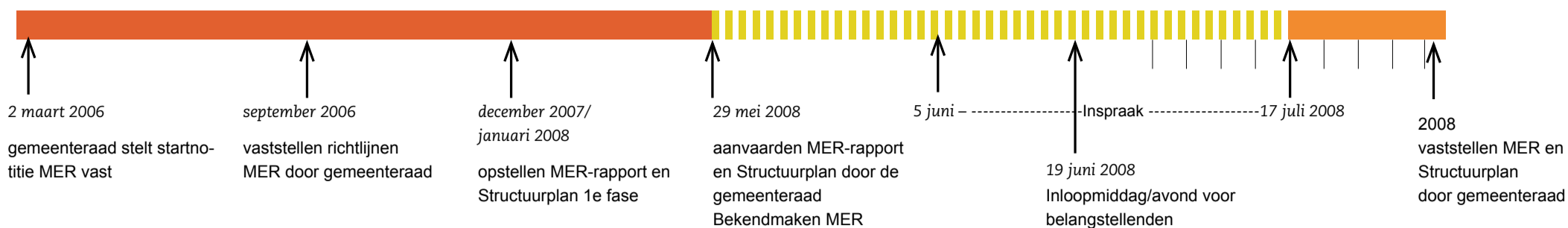
Wat staat er in?

In de MER en in het Structuurplan staan verschillende alternatieven beschreven. Dit zijn alternatieven voor de nieuwe ontsluitingsweg, voor de aansluiting op de A12 en voor de ruimtelijke inrichting van het hele gebied. Deze worden vergeleken met de referentiesituatie.

Dit is de situatie in 2020 zoals die zou zijn als we Ede-Oost niet zouden ontwikkelen. Vervolgens staat beschreven wat de effecten zijn van de verschillende alternatieven.

Onder het kopje verkeer en vervoer wordt er bijvoorbeeld gekeken naar de benutting van de nieuwe infrastructuur, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Ook het woon- en leefmilieu in de woonwijken is een belangrijk onderdeel. Hier wordt gekeken naar geluidniveaus, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Onder

PLANNING MER



De andere varianten

Bij de andere varianten die in het Milieu-effectonderzoek onderzocht zijn is het noordelijk deel van de Parklaan gelijk aan dat bij de A1/A2 variant, met één uitzondering (I2).

C: Een nieuwe weg ten zuiden van de A12

Net als de beide A-varianten start variant C bij de Poortwachter. In tegenstelling tot 'A' kruist de C-variant de A12 niet, maar loopt aan de zuidzijde van de A12 door tot aan de Edeseweg. Dit betekent dat de Koninkrijkszaal van de Jehova's Getuigen op deze plek zal moeten verdwijnen. Ook deze variant ontlast de bestaande wegen in Ede. Nadeel is dat de weg pal tegenover het Opella-terrein uitkomt. Ook zal de weg waarschijnlijk verkeer uit Bennekom aantrekken. De gemeente Ede kiest niet voor deze variant omdat ze ten opzichte van variant A2 wel nadelen, maar geen voordelen biedt.



C: Een nieuwe weg ten zuiden van de A12

G: Parallelwegen langs de A12

Bij de G-variant wordt de huidige aansluiting van Ede op de A12 bij de Poortwachter gesplitst. Verkeer van en naar Utrecht blijft de Poortwachteraansluiting gebruiken, maar de aansluiting van en naar Arnhem wordt verplaatst naar het viaduct bij de Bennekomseweg. Zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van de A12 komt een parallelweg (eenrichtingsverkeer). Ook deze variant ontlast het bestaande wegennet en zal goed gebruikt worden. De halve aansluiting bij Bennekom tast echter een deel van het beschermde natuurgebied Veluwe aan. Aan de zuidzijde loopt de halve aansluiting over het Opellaterrein. Deze nadelen wegen voor de gemeente zo zwaar, dat deze variant ook niet verder uitgewerkt zal worden.

I: niet naar het westen, maar naar het oosten

De twee laatste varianten verschillen ingrijpend van alle andere, omdat ze het verkeer niet in westelijke, maar in oostelijke richting naar de A12 leiden. Ter hoogte van de kruising tussen de A12 en de spoorlijn moet dan een nieuwe aansluiting op de snelweg gerealiseerd worden. Het verkeer rijdt vervolgens parallel aan de spoorlijn, over een tracé tussen de Dr. Hartogsweg en de spoorlijn



G: Parallelwegen langs de A12

in, richting Ede. Bij Ede aangekomen zijn er twee mogelijkheden. De I4 takt bij het station aan op de Bennekomseweg. De Parklaan door Ede-Oost loopt bij deze variant net zo als bij de andere vier varianten.

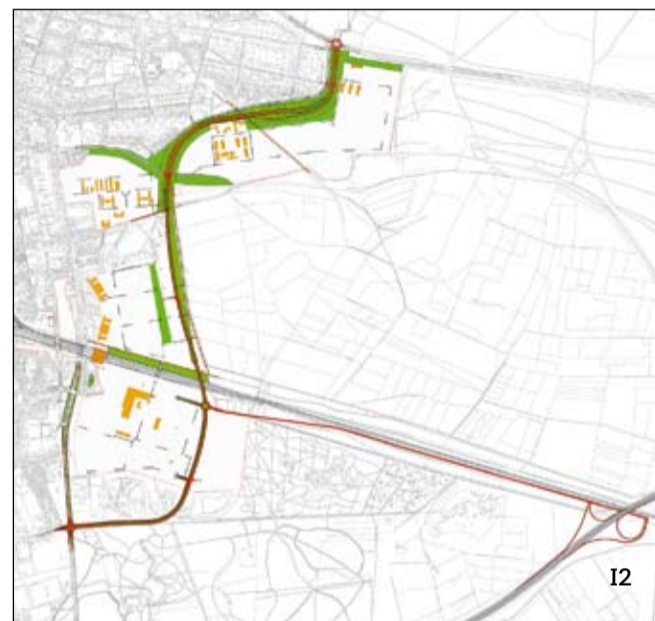
Bij de I2-variant loopt ook de Parklaan door Ede-Oost anders dan bij de andere vijf varianten. De I2 splitst ter hoogte van het Enkaterrein. Hier komt een tweede spoor kruising waardoor het verkeer langs de rand van de nieuwe wijk Ede-Oost geleid wordt ('buitenom'). Pas in het noordelijk deel van Ede-Oost volgt de Parklaan weer het tracé door de wijk heen. Het verkeer naar het zuiden wordt via het Enka-terrein richting de Zandlaanrotonde geleid en sluit daar aan op de Bennekomseweg.

Nadeel van dit tracé van de Parklaan is dat het zuidelijke deel de wijk afsluit van de Veluwe. Ook is de weg minder goed in te passen in het landschap. Nadeel van de I2-variant is bovendien dat het Enka-terrein doorsneden wordt.

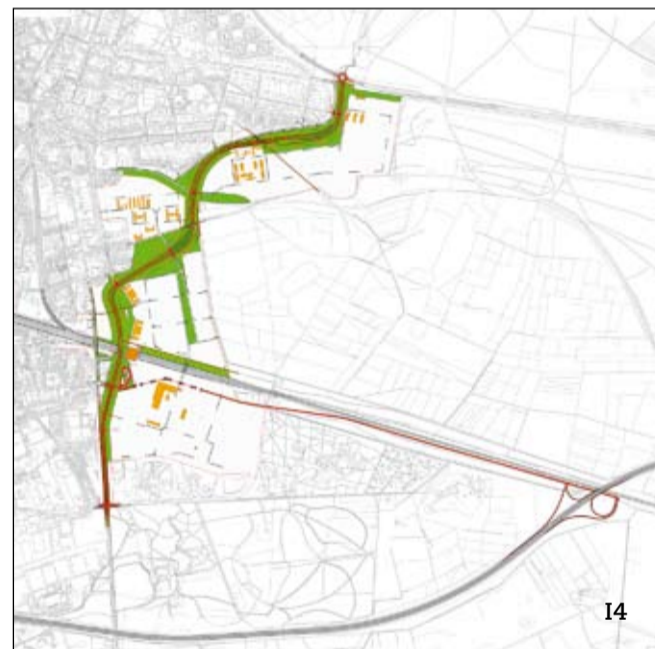
Groot nadeel van beide I-varianten is dat zij de bestaande wegen in Ede niet ontlasten. Het verkeer dat vanuit Ede naar de A12 richting Utrecht wil, moet zover omrijden dat de meeste automobilisten zullen kiezen voor de bestaande routes. Alleen verkeer

richting Arnhem zal van de nieuwe route gebruik maken. Deze variant trekt wel verkeer weg van de N224, maar die weg heeft nu en in de toekomst geen capaciteitsproblemen.

Los van de verkeerskundige nadelen stuiten de I-varianten op grote procedurele problemen, omdat zij voor een belangrijk deel door beschermd natuurgebied lopen. Al met al zijn dit voldoende redenen voor de gemeente om niet voor deze variant te kiezen.



I2



I4

I: niet naar het westen, maar naar het oosten



natuur en landschap vallen aspecten als bodem- en waterkwaliteit, natuur, cultuurhistorie, landschap en archeologie. Bij ruimtegebruik gaat het tot slot om ruimteverlies of –winst voor wonen en werken, landbouw en recreatie.

Plussen en minnen

Het milieueffectrapport beschrijft de effecten van de zes alternatieven uitgebreid. Het gaat dan om effecten op het gebied van milieu, verkeer, ruimtegebruik, natuur en landschap. Het milieueffectrapport bevat een groot aantal tabellen met plussen en minnen. De afweging tussen al deze plussen en minnen levert uiteindelijk het meest milieuvriendelijke alternatief op plus enkele alternatieven die daar weinig van verschillen. Uiteindelijk heeft de gemeente gekozen voor het verder uitwerken van een alternatief

dat nét niet het meest milieuvriendelijke alternatief is. Elders in deze Nieuwsbrief leest u er meer over.

Tentoonstelling

In het infocentrum Bouwen, Wonen en Milieu aan het Raadhuisplein in Ede kunt u gedurende de inspraakperiode (5 juni tot 17 juli 2008) het Structuurplan en het Milieueffectrapport inzien. Ook vindt u daar een tentoonstelling over het MER-onderzoek en de plannen zoals deze in het Structuurplan opgenomen zijn. Het infocentrum Bouwen, Wonen en Milieu is op werkdagen geopend van 9.00 tot 17.00 uur.

Ede-Oost / spoorzone:

Enkaterrein: sanering is begonnen

De gemeente Ede en ontwikkelingsmaatschappij Grondbank Bennekomseweg B.V. werken al geruime tijd samen aan de ontwikkeling van het Enkaterrein. De gemeente biedt met het Masterplan Ede-Oost de kaders, Grondbank Bennekomseweg zorgt voor de verdere ontwikkeling van het gebied. Voormalig eigenaar Acordis (onderdeel Akzo) is verantwoordelijk voor de sanering van het fabrieksterrein.



De afgelopen periode is hard gewerkt om de start van de sanering van het Enkaterrein mogelijk te maken. Belangrijk aandachtspunt daarbij is hoe omgegaan wordt met de

bestaande natuurwaarden op het terrein. Aanvankelijk lag er een saneringsplan dat uitging van kap van alle bomen op het terrein. Dit plan is nu bijgesteld waardoor een groot aantal waardevolle (monumentale) bomen kunnen worden behouden. Dat is van enorme kwaliteit voor het toekomstige gebied. Daarnaast is een natuurcompensatieplan opgesteld waarin aangegeven wordt hoe de te saneren natuurwaarden worden gecompenseerd. Dit is verplicht in het kader van de flora en fauna wet. Een voorbeeld van de natuurcompensatie is de aanleg van een twee poelen in het nabijgelegen Horapark. Deze dienen als voorplantingswater voor padden. Voorheen gebruikten de padden daar de bassins op het Enkaterrein voor.

Naast de start van de sanering wordt er hard gewerkt aan het stedenbouwkundig plan. Deze zomer moet er duidelijkheid komen over een samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de ontwikkelaar Grondbank Bennekomseweg B.V. Streven is een start van de bouw van de eerste woningen voor 2010.

Kazerneterreinen: tijdelijk beheer vanaf 2010

Op 1 januari 2010 wordt de gemeente Ede eigenaar van de kazerneterreinen in Ede (de prins Mauritskazerne, De Elias Beekmankazerne en de Stevinkazerne). Het gaat hier om ruim honderd gebouwen, waaronder 33 monumenten.

De gemeente Ede wil de kazerneterreinen de komende 15 tot 20 jaar omvormen tot een nieuw woon- werk en leefgebied. De kazerneterreinen zijn heel groot, dus ze kunnen niet in één keer ontwikkeld worden. De monumenten en eventueel andere karakteristieke gebouwen of gebouwen die nog te gebruiken zijn, blijven staan en zullen tijdelijk beheerd moeten worden. Bij de gemeente Ede hebben zich diverse kandidaten gemeld die de gebouwen graag tijdelijk dan wel permanent willen gebruiken. Op dit moment inventariseert de gemeente al deze kandidaten. In de komende 2 jaar zal de gemeente zich gaan bezig houden met de ontwikkelingsstrategie van de kazerneterreinen, dit wil zeggen: waar gaat als eerste gebouwd worden, welke functies komen er in welk gebied, welke gebouwen moeten tijdelijk

beheerd worden en welke kandidaten zijn hier geschikt voor. Mocht u meer informatie willen over het tijdelijk beheer van de gebouwen kunt u mailen naar ede.oost@ede.nl of contact opnemen met Helga Blijdenstein, projectleider tijdelijk beheer kazerneterreinen, zij is bereikbaar op telefoonnummer (0318) 68 02 75.



VERDIEPT STATION MOET SPOORSE BARRIÈRE OPHEFFEN

Een brede, transparante en parkachtige onderdoorgang waarbij het station verdiept ligt en de sporen er als een 'dalbrug' overheen gaan. Met dit plan wil Ede de barrière die het spoor nu in de stad vormt, wegnemen.

Het wegnemen van de barrièrewerking van het spoor is een belangrijk onderdeel van het Masterplan Ede-Oost/Spoorzone dat de gemeenteraad van Ede in mei 2005 heeft vastgesteld. In het plan wordt de Albertstunnel gehandhaafd als verkeersader (voor de Klinkenbergerweg). De tunnel wordt in oostelijke richting fors uitgebreid. Het stationsgebouw wordt in oostelijke richting opgeschoven en komt onder het spoor te liggen. Het gemotoriseerde verkeer op de noord-zuid route gaat onder de sporen door. Voor het langzaam verkeer komen er verbindingen over het spoor heen. De bestaande

voetgangerstunnel bij het huidige station wordt uitgebouwd voor fietsverkeer. In de oost-westelijke richting komen er op maaiveldhoogte verbindingen voor het langzaam verkeer, over de Klinkenbergerweg heen.

Kwalitatief hoogwaardig plan

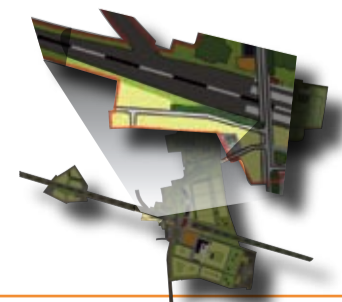
De nieuwe, brede onderdoorgang biedt veel mogelijkheden voor een kwalitatief hoogwaardige verbinding tussen de kazerneterreinen en het Enkaterrein. De onderdoorgang zorgt voor een parkachtige verbinding tussen beide zijden van het spoor en maakt Ede op deze locatie weer 'heel'. De noord- en de zuidzijde van het station komen ook op gelijke hoogte te liggen. De sporen liggen als een dalbrug over het verdiepte station heen.



Kop van de Parkweg

De Kop van de Parkweg is de ontwikkeling tussen het station en het winkelcentrum annex appartementencomplex Hoog Maanen ('De Spindop'). Hier worden appartementen boven op een strook van horeca en kleinschalige buurtvoorzieningen gerealiseerd.

De gemeente onderhandelt al geruime tijd over een samenwerkingsovereenkomst met een beoogd ontwikkelaar. Dit blijkt moeilijker dan gedacht. Starten met de bouw in 2008, zoals oorspronkelijk de bedoeling was, lukt niet meer. De Kop van de Parkweg heeft het karakter van een stadsvernieuwingsproject. Dat betekent dat het moeilijk rendabel te maken is. Bovendien moet 'De Kop' aansluiten bij de vrijstaande woningen aan de Oranjelaan, passen bij het winkelcentrum De Spindop (gerealiseerd in 2005) en bij de appartementen aan de Parkweg. Daarnaast moet het gebied een logische overgang vormen naar het nieuwe stationsgebied. Doel is om voor de zomer meer duidelijkheid te krijgen over de ontwikkelingsmogelijkheden voor dit gebied.



Aan deze nieuwsbrief kunt u geen rechten ontleen.