

TOELICHTING

behorende bij het bestemmingsplan

„KERN EDE”

TOELICHTING BESTEMMINGSPLAN KERN E D E.

HOOFDSTUK I

ALGEMEEN (reconstructie kern Ede, gezien in groter verband. Zie eerstvolgende kaart).

In de plannen voor zowel de reconstructie van de kern van Ede als voor de uitbreidingen is geprobeerd zoveel mogelijk aan te sluiten bij het patroon zoals dat door de historie en het groter ruimtelijk verband is gegeven.

In dat patroon komen de volgende hoofdlijnen en hoofdmotieven naar voren.

1. De ligging op de rand van de Veluwe, op de scheiding van hoog - laag en nat - droog.

Historisch hangt dit samen met de toenmalige agrarische bedrijfsstructuur en verkeersverbindingen.

Het motief van deze verkeersstroom geldt ook nu nog.

In plaats van de agrarische bedrijfsstructuur kan men nu de recreatie-behoeften stellen (open en beboste gebieden, droge en natte omgeving).

2. Het openhouden van de Gelderse Vallei.

Vroeger was de reden hiervan de telkens terugkerende wateroverlast en het feit dat het Sticht en Gelre hier elkaar de voet dwars zetten.

Thans wordt de waarde van dit gebied voor de recreatie algemeen erkend en wordt het op rijks, provinciaal en gemeentelijk niveau van groot belang geacht dat de Gelderse Vallei wordt open gehouden.

3. Het sparen van het Veluwemassief.

Was de Veluwe vroeger dun bevolkt wegens onvruchtbaarheid van de grond en ongeschiktheid daarvan voor de landbouw, thans is de Veluwe een recreatiegebied van nationale betekenis.

Een uitbreiding van de bebouwing in de richting van het Veluwemassief is dus nagenoeg niet mogelijk. Mede hierdoor ontwikkelt Ede-Bennekom zich in een bandvorm.

Bovengenoemde motieven sluiten nauw aan bij het streekplanwerk, alsmede bij het regeringsbeleid, inzake de Ruimtelijke Ordening in Nederland.

Ondanks de twee belangrijkste processen van buitenaf, waarmee Ede te maken heeft, n.l.

- de uitstulping van de noordelijke vleugel van de Randstad en
 - de voortgaande verstedelijking van Midden-Nederland,
- is het mogelijk de historische en ruimtelijke motieven en patronen trouw te blijven.

De Veluwezoom vormt een uitstulping in de vorm van een gebundelde deconcentratie ten opzichte van de noordvleugel en Ede ten opzichte van de Veluwezoom.

De ontwikkeling van Ede-Bennekom zal zich moeten afspelen tussen landschappelijk en recreatief waardevolle elementen als het Veluwemassief en de Gelderse Vallei, een op zichzelf interessant gegeven, waaraan evenwel beperkingen inherent zijn.

Ede ondergaat een ingrijpend urbanisatieproces, terwijl de suburbanisatie in de buitendorpen aan banden is gelegd.

Tevens wordt hierdoor de hiërarchische opbouw binnen de gemeente en in groter ruimtelijk verband sterk bevorderd.

De interne structuur van Ede wordt grondig gewijzigd en wel in de volgende opzichten:

- een polycentrische (meerkernige) bandvorm in plaats van een concentrische bebouwing rond één kern;
- een verschuiving in de economische structuur: van de landbouw via de industrie naar uitbreiding van de dienstensector;
- het beperken van de groei van de buitendorpen en het vormen van stedelijke buitenwijken.

De consequentie van al deze processen is een sanering en reconstructie van de oude kern. Deze reconstructie van Ede wordt in de Tweede Nota Ruimtelijke Ordening (pagina 95) dan ook met name genoemd. Zowel de noodzaak tot modernisering van verkeersvoorzieningen als die tot versterking van de sociaal-culturele als economische centrumfunctie nopen tot snel handelen.

Het meest opvallende in verband met deze reconstructie is de excentrische ligging van het hoofdcentrum (de oude kern). Dit blijkt echter voor de oplossing van het verkeersvraagstuk (o.a. in verband met de bereikbaarheid vanuit de buitendorpen) een voordeel te zijn. Hieromtrent moge verder worden verwezen naar het gestelde in de hierna volgende hoofdstukken.

HOOFDSTUK II

AANLEIDINGEN, ONDERZOEKINGEN EN CONCLUSIES C.Q. DOELSTELLINGEN

Bij Koninklijk besluit van 18 oktober 1973, nr. 35, is goedkeuring onthouden aan het bij raadsbesluit van 17 juni 1970 vastgestelde bestemmingsplan "Kern-Ede". Dit besluit hield hoofdzakelijk verband met het systeem der bij het plan behorende voorschriften. De "Voorschriften 1966 bestemmingsplannen gemeente Ede" worden n.l. door de raad op genoemd kernplan van toepassing verklaard. Op grond van formeel-juridische overwegingen acht de Kroon het noodzakelijk dat de bijeen bestemmingsplan behorende voorschriften ter gelegenheid van dat plan daarbij worden vastgesteld.

In verband met het vorenstaande en ter voldoening aan de in artikel 30 der Wet op de Ruimtelijke Ordening vervatte verplichting diende de procedure tot vaststelling van genoemd kernplan opnieuw in gang te worden gezet. Hoofdstuk I van deze toelichting en het hiernavolgende is op grond van het vorenstaande grotendeels aan de toelichting bij bovengenoemd bestemmingsplan ontleend.

Burgemeester en wethouders hebben, daartoe gemachtigd bij raadsbesluit van 2 maart 1966, opdracht verleend aan de N.V. Maatschappij voor Projektontwikkeling "Empeo" te Utrecht tot het uitvoeren van een uitgebreid verkeersonderzoek voor Ede-Bennekom.

Tezelfder tijd werd aan het Nederlands Economische Instituut (N.E.I.) te Rotterdam opgedragen een onderzoek in te stellen naar de winkelfunctie van Ede.

Het N.E.I. en Empeo hebben bij hun onderzoek, gezien de raakvlakken verkeer-winkelfunctie, nauw met elkaar samengewerkt. Er werd op ruime schaal geënqueteerd.

Voorts zijn recente gegevens inzake de bevolkingsontwikkeling, veranderingen in de werkgelegenheidsstructuur, enz. in beschouwing genomen.

Genoemde gegevens en rapporten leverden belangrijk aanvullend en corrigerend materiaal.

De hierna te noemen prognosecijfers zijn dan ook ontleend aan bovengenoemde onderzoeken.

Uit de verkeersonderzoekingen volgde een prognose van de toename tot 1980 van het aantal vervoermiddelenverplaatsingen met 56%.

Het interne, externe en doorgaande verkeer zal in belangrijke mate intensiveren.

Bij het onderzoek naar de winkelfunctie van Ede-centrum is gebleken, dat een aanzienlijke koopkrachtstroom afvloeit naar Arnhem. Het kopen in Ede heeft een sterk utilitair karakter. Er is een te gering assortiment in hoogwaardige artikelen. Het straatbeeld vertoonde tot voor kort - er voltrekt zich thans een zichtbare verbetering - een weinig aantrekkelijke indruk. Deze omstandigheden stimuleerden uiteraard het winkelen in Ede bepaald niet.

De in gang zijnde processen en ontwikkelingen, interne en externe verkeersproblemen, toename van het toerisme (centrale ligging Ede), dienstensector, industrie enz., tonen aan dat een ingrijpende structuurwijziging van het kernplan Ede een dringende zaak is en dat, wil Ede haar centrumfunctie versterken, een zekere spoed geboden is.

Grondgedachten bij de nieuwe opzet zijn:

- het zodanig ontwikkelen van de kern, dat deze aantrekkelijk wordt voor nieuwe, grotere en betere bedrijven en de uitbreiding van bestaande bedrijven;
- een concentratie en vormgeving van het winkelapparaat, die de aantrekkelijkheid in belangrijke mate verhogen;
- een versterking van de sociaal-culturele functies;
- een modernisering, vernieuwing en aanpassing van de verkeersstructuur.

Een en ander zal tevens een versterking van de verzorgende functie van Ede-centrum in de hand werken. Het onderzoek toont aan, dat hiervoor ruimschoots kansen zullen zijn. De ontstane aantrekkingskracht zal mede de omzet van de bestaande bedrijven vergroten. Een sfeerverbetering van het centrum is een dwingende noodzaak. Eveneens dient gestreefd te worden naar beperking van de loopafstanden. Assortiments- en niveauverbetering van de winkels dient centraal te staan, boven uitbreiding van het winkeloppervlak.

De omvang en de stedelijke allure van de bestemmingsplannen voor de wijk Veldhuizen-Klaphek en voor de omgeving van de Verlengde Parkweg verhogen de noodzaak om te streven naar een aantrekkelijk stedelijk klimaat van de hoofdkern. Er zullen derhalve op korte termijn aan de oude kern nieuwe impulsen moeten worden gegeven om dit klimaat te kunnen verwezenlijken, als een nadrukkelijke voorwaarde voor levensvatbaarheid van de buitenwijken.

Het aantal inwoners van de hoofdkern bedroeg per 1-1-1974	+ 45.750
Voor de hoofdkern en het verzorgingsgebied was dit:	+ 78.600

Een prognose voor 1985 geeft de volgende aantallen:

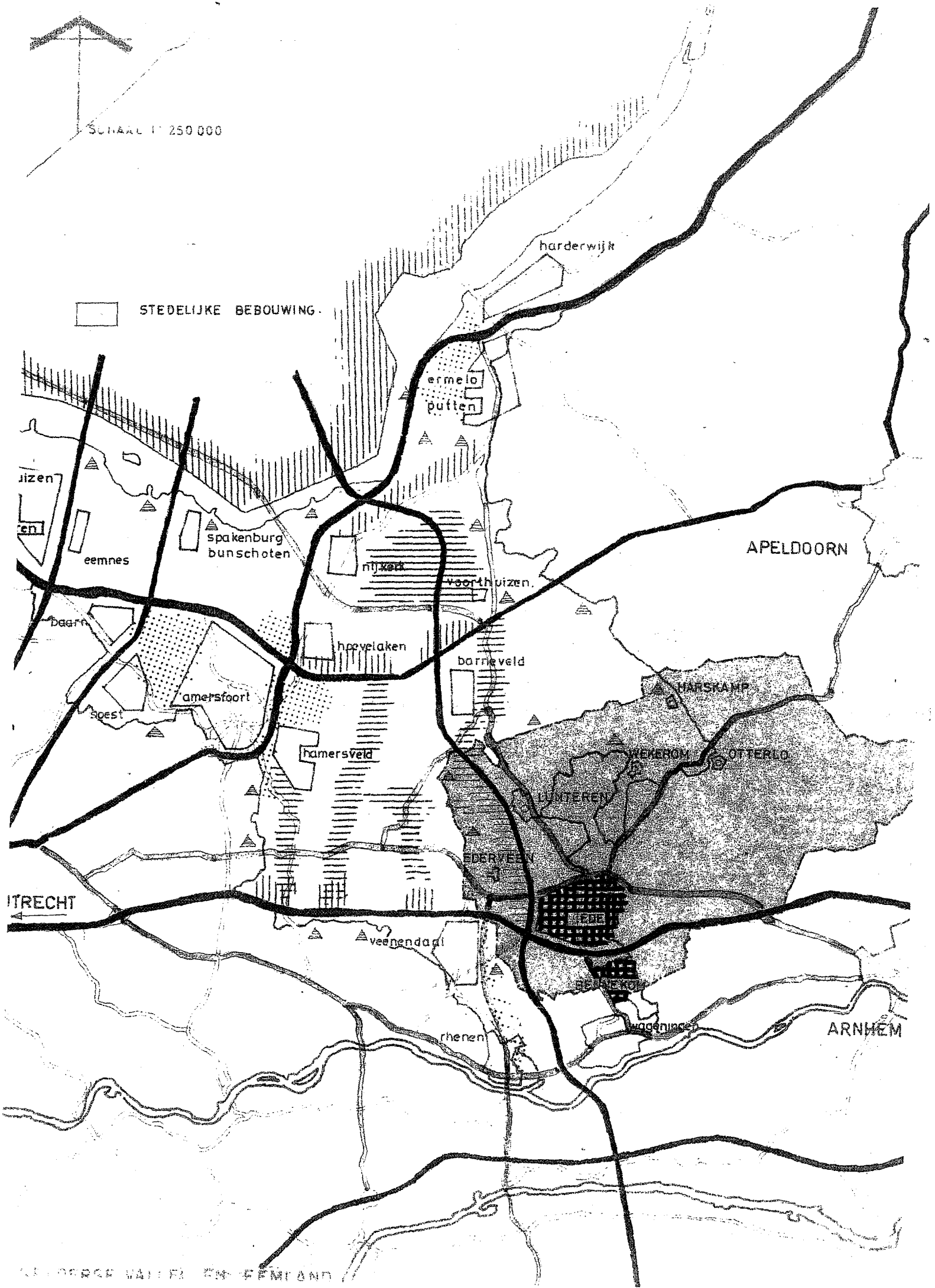
hoofdkern	± 55.000
hoofdkern en verzorgingsgebied	± 90.000

Ede-centrum heeft naast een lokale bovendien een streekverzorgende functie. In de overige bestemmingsplannen is ruimte gereserveerd voor voorzieningen op een zodanig niveau dat geen afbreuk wordt gedaan aan de hoger gekwalificeerde functies van het hoofdcentrum. Het is de wens van de consument om zo dicht mogelijk per auto bij de winkelconcentraties te kunnen komen. Er moet dan ook ruimschoots parkeergelegenheid worden geprojecteerd in en rond de hoofdkern.

Een gezonde ontplooiing van Ede-centrum wordt derhalve bevorderd door het niveauverschil tussen de voorzieningen in het centrum en die in de afzonderlijke wijken alsmede door de goede bereikbaarheid van het centrum.

SCHAAL 1:250 000

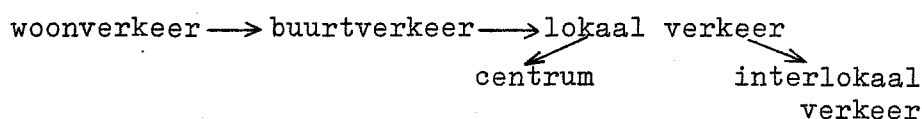
STEDELIJKE BEBOUWING.



HOOFDSTUK III

V E R K E E R

De toch ook wel mede uit de structuur van de interlokale wegen voortvloeiende plaatsbepaling van de nieuwe bestemmingsplannen Veldhuizen A en B, Verlengde Parkweg I en II, Industrieterrein Maanderbuurt, is aanleiding geworden voor aansluiting hierop van het lokale wegennet en wel in volgorde van:



(Zie eerstvolgende 2 kaarten)

Het aantal van de interne autoritten zal ten opzichte van 1970 in 1980 toegenomen zijn met 232%

Het aantal van de externe verkeersbetrekkingen zal ten opzichte van 1970 in 1980 toegenomen zijn met 80%

De grootste verkeersdrukte treedt thans op in de buurt van het geometrisch centrum, n.l. de Verlengde Maanderweg.

De hoofdkern in het bestemmingsplan is excentrisch gelegen en maakt deel uit van het wegenkwadrant:

Oude Rijksweg Arnhem-Utrecht
 provinciale weg Wageningen-Harderwijk
 Rijksweg 12 Arnhem-Utrecht
 Lokale weg
 1e orde Bennekom-Ede.

De excentrische ligging van de kern in de polycentrische (meerkernige) bandvorm blijkt een voordeel te zijn bij de oplossing van het verkeersvraagstuk.

De uitbreiding van Ede roept, verkeerstechnisch gezien, de noodzaak op van een verkeersplan, waarbij essentieel is dat dit plan een geïntegreerd onderdeel moet zijn van het totale stedenbouwkundige geheel van Ede en Bennekom en wel zodanig, dat het de beoogde stedelijke en economische ontwikkeling van deze plaatsen steunt en aanpassing mogelijk maakt aan de toekomstige behoefte. Het toekomstige wegennet moet, wil de ontwikkeling naar een middelgrote plaats tot uiting komen, een duidelijk onderscheid maken tussen

- stedelijke hoofdwegen;
- wijkverzamelwegen;
- woonstraten.

Voor wat de parkeergelegenheid betreft zal er rekening mee gehouden moeten worden, dat deze gelegenheid, gezien de verwachte toename van het aantal auto's (verdubbeling van dit aantal in 1980 ten opzichte van 1970), veel omvangrijker zal dienen te zijn. Er zal ruimte tot parkeren moeten kunnen worden geboden voor ongeveer 1500 auto's in directe omgeving centrum.

Voor de goede functievervulling van Ede-centrum is een gemakkelijke bereikbaarheid noodzakelijk. Bij de toepassing van een tangentieel verkeerssysteem verkrijgt men goede verbindingen met de respectievelijke onderdelen en daarbij gemakkelijke verkeersafwikkelingen in en rond het centrum.

Een en ander zal worden bereikt bij doortrekking van de Molenstraat in oostelijke richting tot de noord-zuid gerichte hoofdverkeersader tussen de nieuwe Bospoort en de Bennekomseweg.

De excentrische ligging van het centrum wordt nog versterkt door de westelijke uitbreidingen. Het gevolg daarvan is een verkeersdruk op de drie naar het westen gerichte radiaalwegen, t.w. de Molenstraat, de Veenderweg en de Verlengde Maanderweg. De Maanderweg zou het meeste verkeer te verwerken krijgen en dit op een punt, waar het niet verwerkt kan worden, het centrum invoeren.

Naar aanleiding van het op blz. 3 aangehaalde verkeersonderzoek was in het bij raadsbesluit van 17 juli 1970 vastgestelde bestemmingsplan naast de Molenstraat aan de Veenderweg een belangrijke functie toegedacht in de bereikbaarheid van Ede-centrum. In verband hiermede was voorzien in verbreding en afbuiging van deze weg door het gebied gelegen tussen de Waterloweg en het thans bestaande tracé van de Veenderweg.

Herberekening van de in 1967 opgestelde uitkomsten leiden thans tot de - zij het nog voorlopige - conclusie dat uitvoering van bedoeld "Veenderwegproject" in de geschetste vorm binnen de planperiode niet behoeft plaats te vinden. Voorshands zou kunnen worden volstaan met een eenvoudiger oplossing, eveneens passend in de in het onderhavige plan neergelegde verkeersstructuur voor de kern. Deze oplossing wordt thans bestudeerd en in verband hiermede zal het betreffende planonderdeel in eerste instantie buiten de vaststelling worden gehouden.

Naar verwachting zal een plan, waarin een alternatieve oplossing voor dat onderdeel zal zijn vervat, op korte termijn in procedure kunnen worden gebracht.

Zoals reeds eerder werd opgemerkt moet het wegennet van Ede volgens het verkeersrapport worden opgebouwd uit drie categorieën wegen met een eigen karakter:

- stedelijke hoofdwegen , waarop alle verkeer (lokale wegen van de 1e en 2e orde);
- verzamelwegen , waarop buurtverkeer, zijnde het rijdend verkeer geproduceerd door en bestemd voor de gezamenlijke wooneenheden van de buurt of wijk;
- woonstraten , waarop woonverkeer, zijnde het rijdend verkeer geproduceerd door en bestemd voor de wooneenheden afzonderlijk.

De ongewenste aanzuiging van verkeer over de Verlengde Maanderweg zal worden verholpen door opheffing van de spoorwegovergang Nieuwe Maanderbuurtweg-Verlengde Maanderweg, waardoor de Verlengde Maanderweg alleen zal fungeren als wijkverzamelweg, hetgeen dan vermindering in verkeersintensiteit te weeg zal brengen. In het zuiden zal de Verlengde Maanderweg aansluiten op de Kerkweg en de Klaphekweg. Er zal tevens aandacht moeten worden besteed aan het kruispunt Verlengde Maanderweg - Schaapsweg.

Bovendien zal de samenkomst van de Schaapsweg met de Verlengde Maanderweg zuidelijk de spoorlijn Amersfoort-Arnhem en de Stationsweg kruisen, zodat de Maanderweg zal worden ontlast van doorgaand verkeer.

De vervangende route voor de Verlengde Maanderweg zal worden verkregen door doortrekking van de Nieuwe Wageningseweg via de Keesomstraat tot in het plan Veldhuizen.

Voortzetting van de Veenderweg in westelijke richting tot aan de westelijke randweg (provinciale weg S 1) zal de Veenderweg en ook de Molenstraat een belangrijke functie toebedelen in de externe betrekkingen van Ede-kern met de uitbreidingen noord-west, west, zuid-west en zuid. Het belangrijkste verkeersknooppunt in de externe contacten van Ede met de buitengebieden zal het kruispunt in het verlengde van de Nieuwe Wageningseweg/Keesomstraat en het verlengde van de Veenderweg zijn.

Daar het in de bedoeling ligt de huidige kern van Ede als hoofdcentrum te handhaven en te versterken is het van belang dat het stedelijk uitbreidingsgebied Veldhuizen-Klaphek een geïntegreerd geheel gaat uitmaken met het bestaande centrum van Ede. De buurten van de wijk Veldhuizen zijn gesitueerd aan weerszijden van een centrale wijkader, te weten de

Slotlaan. Deze ader en de Molenstraat vormen de voornaamste verbinding met Ede-centrum en de nieuwe wijk. Het verkeer van en naar Veldhuizen en Klaphek kan bovendien gebruik maken van de Veenderweg.

Zowel voor een goede functionering van het verkeer rond Ede-centrum als voor het verkeer in de wijde omgeving is het noodzakelijk, dat Ede van alle kanten goed bereikbaar is. Dit zal worden bewerkstelligd in de eerste plaats door doortrekking van de Molenstraat in oostelijke richting tot de hoofdverkeersader noord-zuid (parallel aan de Stationsweg lopend) en door de verbinding van de Molenstraat met de Veenderweg. Hierdoor zal een ruitvormige situatie rond Ede-centrum ontstaan, die een waarborg inhoudt voor de grootst mogelijke toegankelijkheid van het centrum.

Voorts zal, evenwel op lange termijn, naar verwacht wordt een belangrijke ten zuiden van de Molenstraat gelegen verbinding in oostelijke richting noodzakelijk zijn. Voor de periode waarin het onderhavige bestemmingsplan voorziet is het evenwel gewenst en verantwoord een plan te ontwikkelen waarbij wordt uitgegaan van het bestaande, ten zuiden van de Molenstraat gelegen, wegensstelsel. Reeds werd opgemerkt dat een dergelijke oplossing voor het Veenderweggebied wordt bestudeerd en binnen afzienbare tijd in een afzonderlijk plan zal worden vervat. Uiteraard zal het nemen van adequate verkeersmaatregelen bij het vorenstaande een belangrijke rol spelen.

Om een verkeersuitwisseling tussen de Nieuwe Wageningseweg en de Bennekomseweg mogelijk te maken en een toegang tot de interlokale wegen te verschaffen is een directe verbinding tussen beide wegen gemaakt, bezuiden de spoorlijn Arnhem-Utrecht.

Teneinde zoveel mogelijk kruispunten te vermijden worden de lokale wegen en zijwegen waar mogelijk gebundeld op de wijkverzamelwegen, van waaruit men de aansluitingen op de hoofdwegen maakt.

Het lokale wegennet vindt zijn aansluitingen op het interlokale wegennet:

- a. In het westen (Veldhuizen en Klaphek) door aansluiting op de geprojecteerde provinciale weg S 1.
- b. In het noorden door drie aansluitingen op de Rijksweg Renswoude-Plancken Wambuis, voor de verbinding met Lunteren-Otterlo-Arnhem. Ter plaatse van de oude aansluiting Bospoort-Otterloseweg is voorzien in een tunnel voor het fiets- en voetgangersverkeer.
- c. In het zuiden door twee aansluitingen op Rijksweg 12.

Uit het stramien van gegevens en onderzoeken is komen vast te staan, dat het verlengde van de Nieuwe Wageningseweg - Keesomstraat, de Veenderweg, een gedeelte van de Molenstraat en een gedeelte van de Stationsweg in de toekomst het meest verkeersintensief zullen zijn.

De parallel aan de Stationsweg lopende route vormt een directe verbinding voor het verkeer noord-zuid en omgekeerd. Deze parallelweg bewerkstelligt een goede verkeersafwikkeling in noord-zuid - richting, waarbij het huidige profiel en de sfeer van de Stationsweg behouden kunnen blijven (invoering van eenrichtingsverkeer). Bovendien bleek de beoogde parallelweg noodzakelijk voor het vinden van een juiste oplossing van de problemen rond het station Ede-Wageningen. Het is in deze opzet mogelijk om een goed tunneltracé onder het spoorwegemplacement te projecteren met voldoende ruimte voor de noodzakelijke hellingen. Verder is aan ruimte voor parkeergelegenheid gedacht, zowel ten noorden als ten zuiden van de spoorlijn. Het ontworpen stationsplein is grotendeels geprojecteerd op huidig defensie terrein.

Voor de plannen rondom het station N.S. is overleg gepleegd en nog gaande met zowel defensie-functionarissen als met de N.V. Nederlandse Spoorwegen.

Bij de inval vanuit het noorden wordt de onderhavige noord-zuidverbinding tot aan het grote kerkplein een tweerichtingsverkeersweg. Nabij het toekomstige raadhuis wordt dit tweerichtingsverkeer gesplitst in eenrichtingsverkeer noord-zuid via kerkplein-Achterdoelen naar de Stationsweg en eenrichtingsverkeer zuid-noord via de nieuwe parallelroute.

Zoals reeds hiervoor is opgemerkt wordt het verkeerswegennet van Ede-centrum onder meer bepaald door de excentrische ligging van het hoofdwinkelcentrum. Dit wegennet heeft thans naar het westen en het zuiden uitwaaijende radialen, die alle een vrijwel gelijke mate van belangrijkheid hebben.

Resumerend liggen derhalve de volgende hoofdpunten aan de structuur van het verkeer in en rond Ede ten grondslag.

- a. De herstructurering is gezocht in een tangentieel wegensysteem.
- b. Er zijn wegen van de eerste orde en wegen van de tweede orde in het plan geprojecteerd.
- c. Er is een nieuw noord-zuid-tracé geprojecteerd parallel en ten oosten van de Stationsweg.
- d. Het huidige Veenderwegtracé zal - eventueel verbeterd en gecorrigeerd - voorlopig als verbinding met het westen blijven functioneren.

e. Doorgetrokken worden:

- Molenstraat naar het centrum, aansluitend op het noord-zuidtracé ten oosten van het centrum;
- De nieuwe Wageningseweg - Keesomstraat tot in de wijk Veldhuizen;
- De Veenderweg tot aan de provinciale weg S 1
- De Maanderengweg, onderdeel van de tangent ten zuiden van de spoorlijn Utrecht-Arnhem.

f. De spoorwegovergang Nieuwe Maanderbuurtweg - Verlengde Maanderweg zal vervallen en wordt vervangen door die in de Keesomstraat.

g. De samenkomst Schaapsweg - Verlengde Maanderweg kruist op een zuidelijker punt de spoorlijn Amersfoort-Ede en de Stationsweg.

Een en ander resulteert in een betere ontsluiting van het hoofdwinkelcentrum.

De versterking van dit centrum is mede sterk afhankelijk van verwezenlijking van de genoemde hoofdpunten, waarbij de aansluiting van de Veenderweg aan de provinciale weg S 1 en de projectie van de nieuwe route parallel aan de Stationsweg mede bepalend zijn voor een goed functioneren van het gehele kerngebied.

Het is de bedoeling het gehele winkelgebied van Ede-centrum tot voetgangersdomein te maken (zie eerstvolgende perspectiefkaart), hetgeen uiteraard voor dit centrum sfeerbepalend zal zijn. Ook de veiligheid wordt hierdoor bevorderd.

ExpeditiEVERVOER (aan- en afvoer van goederen) is aan de achterzijde van de winkels geprojecteerd.

Tenslotte zij nog vermeld, dat rekening wordt gehouden met het openbaar vervoer. Het ontworpen wegstramien, zoals dit in het plan tot uitdrukking komt, biedt echter - dit is tevoren goed overwogen - mogelijkheden voor diverse alternatieven.

HOOFDSTUK IV

PLANBESCHRIJVING

Uit het voorgaande moge blijken, dat voor wat de wegenstructuur betreft is gestreefd naar een duidelijk plan, waarbij is getracht een goede verwerking van het verkeer in en rond het centrum te waarborgen.

Met deze verkeersvoorzieningen wordt bovendien beoogd bij te dragen in de onderlinge samenhang der delen, de samenhang der buurten onderling en die van de wijken met het hoofdcentrum.

Een interessant onderdeel van het plan wordt gevormd door de toegang tot het centrum vanuit het noorden, geprojecteerd op een saneringsrijp gebied hetwelk reeds grotendeels gemeente-eigendom is. Deze toegang vormt als het ware een stedelijke poort, aan weerszijden begeleid door woongebouwen, die culmineert in het toekomstig bestuurscentrum. De weg loopt onder de bebouwing van het raadhuis door.

Ten behoeve van de realisering van het raadhuis en de doortrekking en verbreding van Park Paasberg zal een aantal woningen dienen te worden geamoveerd, welke woningen alle van middelmatige grootte en kwaliteit zijn.

Ten noordoosten van het raadhuis is, evenals bij de "nieuwe" Bospoort, een woonbebouwing met variërende hoogten gedacht, beslaande het terrein waarop zich het huidige gemeentehuis en het gebouw van gemeentewerken bevindt. De desbetreffende gronden zijn uiteraard eigendom van de gemeente.

Ede-centrum beschikt thans over een verkoopoppervlakte van ongeveer 10.000 m².

Volgens het onderzoekmateriaal is vergroting van de winkeloppervlakte met 10.500 m² (winkel- en magazijnoppervlakte) in hoofdzaak in de sector van de duurzame gebruiksartikelen noodzakelijk. Hierdoor wordt de aantrekkelijkheid van het hoofdwinkelcentrum van Ede vergroot en vermindert de afvloeiing van koopkracht naar elders. Hierdoor zal deze winkelaccommodatie in de toekomst een city-gerichte koopkracht aantrekken.

Reeds thans zijn er een aantal plannen (ten dele uitgevoerd of in uitvoering), die als een duidelijke bijdrage tot city-vorming moeten worden beschouwd.

Als voorbeeld kunnen o.a. worden genoemd:

1. het zgn. "Luifelplan". Dit houdt in dat de belangrijkste winkelstraten van luifels en sierbestrating etc. worden voorzien en tot voet-

gangersdomein worden verklaard;

2. bebouwing op en rond de Markt.

Door een hoge intensiteit van bebouwing wordt hier het zwaartepunt in het winkelgebied gecreëerd;

3. verplaatsing van een groot kledingbedrijf van de uiterste rand van het centrum naar de kern.

4. verdringing van een aantal winkels in dagelijkse verbruiksgoederen. Deze worden successievelijk in gebruik genomen door zaken in duurzame artikelen of specialiteiten.

5. Situering van het raadhuis en enkele kantoren op een zodanige plaats, dat hierdoor de city functioneel en visueel versterkt wordt.

Het winkelgebeuren speelt zich in eerste instantie praktisch geheel af in Grotestraat en Maandereind. Handhaving van het hoofdcentrum, aangepast aan de toekomstige behoeften, maakt het gewenst dat het in zijn geheel in het voetgangerstracé wordt opgenomen.

Een snelle verwezenlijking van de reconstructie van Grotestraat en Maandereind is urgent. Hierbij zal de beluifeling een bindend element in het grote geheel zijn. Het zal tevens een sterke verlevendiging van het straatbeeld vormen.

Een noodzakelijke climax vindt de lange noord-zuid gerichte winkelstraat in de op de plaats van de Markt geprojecteerde winkelconcentratie.

Op het noord-zuid - voetgangerstracé ontstaat dan een interessant "dwarsgebeuren", gevormd door deze winkelconcentratie, de Oude Kerk en het nieuw gesitueerde raadhuis. Hierbij zou men deze concentratie (kerk met plein, raadhuis en winkelmall) kunnen zien als een ontmoetingscentrum, waarin het raadhuis, als zetel van het - democratisch - plaatselijk bestuur, de bekroning van de centrale ontmoetingsruimte vormt.

De toegangspoort vanuit het noorden (de nieuwe Bospoort) naar dit ontmoetingspunt tracht een versterking van deze gedachtengang te zijn.

Het kerkplein met zijn niveauverschillen en het raadhuis hebben een zeer belangrijke visuele betekenis in het reconstructieplan.

Het geheel zou enigszins verzwakt kunnen worden door het parkeren van auto's op het raadhuisplein. De mogelijkheid is echter aanwezig, gezien de geaccidenteerdheid van het terrein (het hoogteverschil van de omgeving van de kerk tot de oostelijke tangent is ± 6 m.), te zijner tijd op een vrij eenvoudige wijze parkeergelegenheid onder het plein te maken. (Zie navolgende hoogtelijnenkaart).

Ook vanuit het westen (via de Molenstraat en de Brouwerstraat) krijgt het centrum een duidelijk gezicht, onder andere door de eerder genoemde winkelconcentratie op het huidige marktterrein en de onmiddellijk daaraan grenzende geprojecteerde parkeergelegenheid ten zuiden van de Molenstraat en ten oosten van de spoorlijn Amersfoort-Ede. De aanwezigheid van deze parkeergelegenheid is vooral van groot belang voor het, uit het westen komend, winkelend publiek. Ook langs de Brouwerstraat is direct ten westen van de spoorlijn een parkeerterrein gedacht.

Parkeergelegenheid is voorts aangegeven in de omgeving van het station Ede-centrum, achter de bebouwing langs de spoorlijn. Dit laatste is vooral nodig met het oog op de daar gevestigde bankinstellingen. Verder is nog een groot parkeerterrein ontworpen aan het zuidende van het winkelcentrum, te weten direct ten oosten van het politiebureau. Dit parkeerterrein is omsloten door het politiebureau met de toekomstige uitbreiding en andere openbare bebouwing (concentratie politie, brandweer en gemeentelijke geneeskundige-en gezondheidsdienst).

Deze parkeergelegenheid kan in de toekomst tevens van belang zijn voor het ten oosten van laatstgenoemde bebouwing, op het huidige waterwingebied, gedachte bijzondere bebouwing.

De "city" krijgt met deze bestemmingen aan de zuidzijde een duidelijk einde.

Een belangrijk parkeerterrein is tenslotte nog geprojecteerd aan de Achterdoelen, grenzend aan de achterzijde van de oostelijke winkelbebouwing van de Grotestraat. Overwogen zou kunnen worden de parkeergelegenheid hier in twee lagen bovengronds te realiseren. Daardoor zou secundair worden bereikt, dat de expeditiezijde van de winkels aan het oog wordt onttrokken.

De eerder genoemde nieuwe ontsluiting ten oosten van de huidige Bospoort gaat gepaard met amovering van gedeeltelijk saneringsrijpe gebieden. Bij de hier geplande, begeleidende bebouwing, bedoeld als ondersteuning van het nieuwe hoofdcentrum, is gedacht aan woongebouwen met variërende hoogten. Voordelen van het daar wonen zijn de directe nabijheid van het voorzieningencentrum alsmede ten dele van recreatief uitloopgebied (Edese Bos). Bovendien zal de woonbebouwing het centrum verlevendigen.

De extra capaciteit aan woningen in het centrum door deze sanering en reconstructie bedraagt +650 flats aan de Bospoort.

De ruimte, ontstaan tussen de oude en de nieuwe aansluiting van de Otterloseweg op de Rijksweg Renswoude-Planken Wambuis (in het verlengde van de oostelijke tangent), krijgt als gedachte bestemming die voor de bouw van een hotel of iets dergelijks.

Zoals reeds eerder werd vermeld, is, gezien vanuit het centrum, het raadhuis visueel het belangrijkste punt. De kerk fungeert meer als een punt voor afstandsoriëntatie.

Op andere punten domineren in de relatie tussen centrum en omliggend gebied meer de verrassende penetraties, zoals bijvoorbeeld de penetratie verkeer noord-zuid, oost-west en omgekeerd. Deze worden mettertijd door een winkelpromenade in het "citygebeuren" betrokken, waardoor de afwisseling binnen dit gebeuren op een boeiende wijze kan worden vergroot.

Een wezenlijke opgave is het om binnen niet al te lange tijd een zodanige afronding te bereiken, dat de presentatie naar buiten en de kwaliteit van het milieu zelf waardering zullen vinden.

HOOFDSTUK V

UITVOERING

Het spreekt haast vanzelf dat de fasering in de uitvoering (te weten de sanering en totstandkoming van het wegenpatroon) gelijke tred dient te houden met de ontwikkeling van Ede. De uitvoering zal derhalve in nauwe relatie moeten worden gezien met de verdere uitbreiding van Ede-west in de wijk Veldhuizen.

De wijk Veldhuizen kon reeds voor de helft (grotendeels) worden gerealiseerd, terwijl het ontwerp-bestemmingsplan voor het overige gedeelte (Veldhuizen B) binnenkort in procedure zal kunnen worden gebracht.

Het zwaartepunt van de werkzaamheden in de uitvoering is in verband met genoemde ontwikkeling derhalve gelegd in de noordelijke sector van Ede: saneringsgebied Ede-noordoost en doortrekking van de Molenstraat in oostelijke richting - (fase 1). Voorts dient bij de uitvoering van het kernplan als 2e belangrijke project te worden genoemd het reconstructieplan "Markt-Paasberg", omvattende de voortzetting (gedeeltelijk) van de realisering der geprojecteerde noord-zuid-doorbraak alsmede de realisering van het "bestuurscentrum" van de gemeente en van het zgn. marktproject (fase 2).

Bovengenoemd saneringsplan Ede-noordoost kon na verlening van rijkssteun op grond van het "Besluit bijdrage reconstructie- en saneringsplannen" reeds gedeeltelijk ter hand worden genomen. Ten behoeve van de uitvoering van fase 2 werd inmiddels het betreffende reconstructieplan door de gemeenteraad vastgesteld.

Naar verwachting zal realisering van de genoemde projecten en de overige werken plaatsvinden in de periode tot omstreeks 1985.

Economische uitvoerbaarheid

Met uitzondering van het detail Ede-noordoost (bovengenoemd als fase 1) voor de exploitatie waarvan een nauwkeurige begroting kon worden opgesteld, is voor de uitvoering van het kernplan een globale exploitatie-opzet samengesteld. Aangezien zulks reeds plaatsvond in 1970 is bedoelde globale becijfering aangepast aan het huidige inzicht en prijspeil met dien verstande dat het oorspronkelijk als fase 2, naderhand gekenmerkt als fase 3, aangeduide project "Veenderweg", thans buiten beschouwing is gelaten. Voor de motivering hiervan zij verwezen naar deze toelichting op blz. 7. Het aldus verkregen beeld is weergegeven op de volgende (laatste) pagina.

EXPLOITATIE-OVERZICHT, BEHORENDE BIJ BESTEMMINGSPLAN "EDE-KERN"

I. Kosten van verwerving, met uitzondering van die betreffende het reconstructiegebied "Veenderweg-Waterloweg", inclusief bijkomende schaden, overdrachtskosten, deskundigenkosten, administratiekosten, belastingschaden, kosten onteigeningsprocedures	f 71.400.000,-
Renteverlies 24% (3 jaar à 8%)	" 17.136.000,-
tezamen	f 88.536.000,-
Te verwachten rijksbijdrage in de kosten van verwerving $\frac{1}{2}$ x 80% van f 71.400.000,-	" 28.560.000,-
Blijft ten laste van de gemeente	f 59.976.000,-

II. Kosten van civieltechnische werken (exclusief BTW), m.u.v. die betreffende het reconstructiegebied "Veenderweg-Waterloweg", doch met inbegrip van kosten tijdelijke voorzieningen in evenbedoeld gebied	f 74.300.000,-
Amovering opstallen	" 1.000.000,-
	f 75.300.000,-
Renteverlies 8% (1 jaar à 8%)	" 6.024.000,-
tezamen	f 81.324.000,-
Te verwachten rijksbijdrage in de kosten van zgn. "grote werken" of 50% van f 28.500.000,-	" 14.250.000,-
Blijft ten laste van de gemeente	f 67.074.000,-

III. Geraamde opbrengsten van ter beschikking komende bouwterreinen m.u.v. die betreffende het reconstructiegebied "Veenderweg-Waterloweg"	f 24.050.000,-

R E C A P I T U L A T I E :

I. Verwervingskosten c.a.	f 59.976.000,-
II. Kosten civieltechnische werken c.a.	" 67.074.000,-
tezamen	f 127.050.000,-
III. Geraamde opbrengsten aan bouwterreinen	" 24.050.000,-
Blijft ten laste van de gemeente	f 103.000.000,-

Ede, maart 1974.



BIJ HUIDIGE WEGEN-STRUKTUUR IN DE TOEKOMST
ONOVERKOMENLIJKE VERKEERSKONFLIKTEN

