



Koersnota Mobiliteit 2023



Vastgesteld

De wegencategorisering is vastgesteld door de gemeenteraad Ede op 30 maart 2023.

De uitgangspunten van de Koersnota Mobiliteit zijn geamendeerd vastgesteld door de gemeenteraad Ede op 30 maart 2023.
Zaaknummer 367923.

De Koersnota Mobiliteit is daarop met het geamendeerde uitgangspunt vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders op 25 april 2023.
Zaaknummer 391683.

Colofon

Koersnota Mobiliteit 2023
Ontwerp: afdeling BIM, gemeente Ede
Eindredactie: Sarah Lee Ketner
Grafische vormgeving: Madelief Brandsma

Disclaimer tekst

Bij het samenstellen zijn wij zeer zorgvuldig geweest. Toch kan de informatie in deze uitgave niet juist of onvolledig zijn. De gemeente Ede is hiervoor niet aansprakelijk. Als u van mening bent dat er beeldmateriaal is gebruikt waarover u het beeldrecht heeft, neem dan contact op met de gemeente Ede via postbus 9022, 6710HK Ede.

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen, in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt worden in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch door fotokopieën of enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de gemeente Ede.

Inhoudsopgave

Voorwoord	6
Vooraf – belangrijke leesinformatie!	7
Deel 1: de koersnota Mobiliteit in zeven vragen	8
De Koersnota mobiliteit in zeven vragen	9
Deel 2: de Koersnota Mobiliteit als visiedocument	12
Hoofdstuk 1: Inleiding	13
1.1 Aanleiding	13
1.2 Doel en functie van de Koersnota	13
1.3 Totstandkoming	14
Hoofdstuk 2: huidige situatie, trends en ontwikkelingen	15
2.1 De mobiliteit in Ede op dit moment	15
2.2 Trends en ontwikkelingen	18
Hoofdstuk 3: waar willen we naartoe?	21
3.1 Visie op duurzame mobiliteit	21
3.2 Opgaven voor Ede	26
3.3 Uitwerking van de opgaven	26
3.4 Zes bouwstenen voor een duurzaam mobiliteitssysteem	26
Deel 3: de Koersnota Mobiliteit tot achter de komma	28
Hoofdstuk 4 Nationale en regionale netwerken	29
4.1 Corridorontwikkeling	30
4.2 Langzaam verkeer	32
4.3 Krachtig openbaar vervoer	33
4.4 Autobereikbaarheid	36
4.5 Ketenmobiliteit	36
4.6 Slimme mobiliteit	40
4.7 Goederentransport	41
Hoofdstuk 5 Sterke netwerken	42
5.1 Context	42
5.2 Voetgangersnetwerk	43
5.3 Fietsnetwerk	44
5.4 Openbaar vervoernetwerk	49
5.5 Autonetwerk	51
5.6 Vrachtnetwerk	54
5.7 Lokale bereikbaarheid	55

Hoofdstuk 6 Veilige netwerken	58
6.1 Context	58
6.2 Naar een nieuwe aanpak	59
6.3 Fysieke aandachtspunten	61
6.4 Doelgroepenbeleid	63
6.5 Overige ontwikkelingen	65
6.6 Omgevingsveiligheid	66
Hoofdstuk 7 Aantrekkelijke netwerken	67
7.1 Context	67
7.2 Toekomstbestendige weginrichting	68
7.3 Toekomstbestendig weggebruik	71
7.4 Beleidskoers fiets- en autoparkeren	72
7.5 Enkele parkeerbeleidsinstrumenten	75
7.6 Groene netwerken	78
7.7 Beheer en onderhoud	79
Hoofdstuk 8 Gezonde, inclusieve en schone mobiliteit	81
8.1 Context	81
8.2 Gezonde mobiliteit	82
8.3 Inclusieve mobiliteit	84
8.4 Geluid	85
8.5 Schone mobiliteit	86
Hoofdstuk 9 Mobiliteit en governance	93
9.1 Context	93
9.2 Interne samenwerking	94
9.3 Maatschappelijke partners	95
9.4 Regionale samenwerking	96
Hoofdstuk 10 Uitvoeringsagenda en monitoring	99
10.1 Context	99
10.2 Uitvoeringsagenda	99
10.3 Monitoring mobiliteitsbeleid	102

11 Bijlagen

Algemeen

11.1 Relevante beleidsdocumenten	106
11.2 Verwijzingen naar webpagina's en onderzoeksrapportages	107

Nationale en regionale netwerken

11.3 Corridorontwikkeling regio Foodvalley	111
11.4 Verkenning locaties mobiliteitshubs in gemeentes Ede en Veenendaal	112

Fietsnetwerk

11.5a Ontwerpuitgangspunten fietsnetwerk	113
11.5b Afwegingskader fietser in voorrang	115
11.6a Fietsnetwerk gemeente Ede	116
11.6b Fietsnetwerk Ede-Stad	116
11.6c Fietsnetwerk Bennekom	117
11.6d Fietsnetwerk Lunteren	118
11.6e Fietsnetwerk De Klomp	118

Hoofdwegenstructuur

11.7a	Hoofdwegenstructuur gemeente Ede	119
11.7b	Hoofdwegenstructuur Ede-Stad	119
11.7c	Hoofdwegenstructuur Bennekom	120
11.7d	Hoofdwegenstructuur Lunteren	121
11.7e	Hoofdwegenstructuur De Klomp	121
11.8	Uitrukroutes hulpdiensten	122
11.9	Kenmerken gebiedsontsluitingswegen	123
11.10	Lijst gebiedsontsluitingswegen	125
11.11a	Wegencategorisering gemeente Ede	128
11.11b	Wegencategorisering Ede-Stad	129
11.11c	Wegencategorisering Bennekom	130
11.11d	Wegencategorisering Lunteren	131
11.11e	Wegencategorisering De Klomp	132
11.12	Overgedimensioneerde wegen Ede-Stad	133
11.13	Ontwikkeling recreatief fietsnet	134

Voorwoord

Een koersnota mobiliteit

Ede kent 120.000 inwoners. En dat betekent 120.000 deskundigen op het gebied van verkeer. Nou ja, de jongsten onder ons misschien nog niet. Alle andere inwoners hebben hun eigen ervaringen en meningen over lang wachten voor het verkeerslicht, parkeerplaatsen in de wijk, veilige fietspaden, logische routes etc. Met al die meningen rekening houden is een hele klus. Om eerlijk te zijn is dat haast onmogelijk. Om die reden is het goed dat er nu een Koersnota Mobiliteit ligt. Vanuit het algemene belang, waar de gemeente voor staat, beschrijven we hoe het verkeer in Ede moet functioneren. Daar kunnen we de komende jaren mee vooruit.

Voor mij als wethouder verkeer is het belangrijk dat we investeren in verkeersveiligheid. Soms betekent dat een weg aanpassen, maar veel vaker betekent dat proberen om gedrag van fietsers en automobilisten te beïnvloeden. Ook de doorstroming van het verkeer is voor mij belangrijk. Een voorbeeld van een goede en slimme maatregel is een fietstunnel onder een druk kruispunt. Fietsers kunnen veilig en snel doorfietsen en tegelijk hebben alle automobilisten een betere doorstroming omdat ze niet meer op overstekende fietsers hoeven te wachten. In deze koersnota hebben we oog voor alle verkeersdeelnemers. We werken aan verbeteringen die hun allen iets oplevert. Dat is gemakkelijker opgeschreven dan gedaan overigens. Ik hoop dat het ons de komende tijd gaat lukken om concreet aan de slag te gaan om Ede toekomstbestendig, verkeersveilig en bereikbaar te houden en te maken.

Peter de Pater
wethouder Verkeer



Vooraf – belangrijke leesinformatie!

Deze Koersnota Mobiliteit is een fors document, dat valt niet te ontkennen. En niet iedereen zal staan te popelen om dit van voor tot achter te lezen. Daarom hebben wij het document in drie delen opgedeeld; voor elk type lezer een ander soort tekst.

Deel 1: de Koersnota Mobiliteit in zeven vragen

Dit is voor de lezer die op hoofdlijnen wil weten waar het over gaat en wat we gaan doen.

Deel 2: de Koersnota Mobiliteit als visiedocument

Dit is voor de lezer die wil begrijpen waar we vandaan komen en waar we naartoe gaan. En wat er moet gebeuren om daar te komen. U leest over de huidige situatie in Ede, trends en ontwikkelingen en over onze visie op mobiliteit. En de bestuurlijke opgaven die daaruit voortkomen. Ook leest u over hoe deze nota samenhangt met ander beleid.

Deel 3: de Koersnota Mobiliteit tot achter de komma

De lezer die álles wil weten, leest ná deel 2 ook deel 3. Hierin staan zeven hoofdstukken, die elk ingaan op een specifieke bouwsteen waarmee we het mobiliteitsbeleid vormgeven. Deze bouwstenen zijn:

- nationale en regionale netwerken
- sterke netwerken
- veilige netwerken
- aantrekkelijke netwerken
- gezonde, inclusieve en schone mobiliteit
- mobiliteit en governance

Hoofdstuk 10 bevat een uitvoeringsagenda. Deze geeft zicht op de onderzoeken, acties en projecten die we op basis van de ambities uit de Koersnota Mobiliteit in de komende jaren kunnen verwachten. Deze agenda zal vertaald worden in meerdere dynamische uitvoeringsprogramma's, die als gevolg van voortdurende ontwikkelingen en voortschrijdend inzicht regelmatig geactualiseerd worden. De resultaten hiervan kunnen worden meegenomen in de monitoring van het mobiliteitsbeleid.

Bijlagen

De bijlagen behoren tot deel 3: tot achter de komma. Ze bieden een overzicht van leidende beleidsdocumenten die relevant zijn voor het mobiliteitsbeleid. Er is daarbij onderscheid gemaakt naar:

- boven- en buurgemeentelijk beleid
- kaderstellend gemeentelijk beleid
- aanpalend gemeentelijk beleid

Daarnaast zijn in bijlagen detailuitwerkingen van het mobiliteitsbeleid opgenomen, zoals: het fietsnetwerk en bijbehorende uitgangspunten, de hoofdwegenstructuur, wegencategorisering en bijbehorende afwegingen en bijbehorend kaartmateriaal, het netwerk voor nood- en hulpdiensten, enz. Tot slot vindt u links naar en overzichten van brondocumenten.

Begrippenlijst

Sommige begrippen, beleidsinstrumenten en uitgangspunten in de Koersnota Mobiliteit behoeven nadere toelichting of verwijzen naar achtergrondinformatie. Deze zijn in de tekst van het hoofddocument in kleur en vet gedrukt. In deze bijlage staat ofwel een uitleg, ofwel een verwijzing naar meer achtergrondinformatie op internet.

DEEL 1

| De Koersnota Mobiliteit
in zeven vragen



De Koersnota Mobiliteit in zeven vragen

1. Voor wie is de nota?

Het juiste antwoord is: voor alle inwoners van Ede. Het eerlijke antwoord is: vooral voor beleidsmedewerkers en ambtenaren die de komende jaren verkeers- en vervoerplannen gaan maken.

Daarnaast zijn er veel partners mogelijk geïnteresseerd in wat er in de nota staat. Alhoewel zij dat eigenlijk al weten. Wij hebben namelijk met veel mensen samengewerkt om deze nota tot stand te laten komen. Onder andere buurgemeentes, de provincies Gelderland en Utrecht, de Fietsersbond, nood- en hulpdiensten en vervoerbedrijven.

2. Waarom is deze nota nodig?

De vorige versie van het mobiliteitsbeleid staat in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Ede (GVVP). Dit stamt uit 2014. Maar Ede is flink aan het veranderen. Ede is een gewilde locatie om te wonen of om een bedrijf te vestigen: centraal in het land en goed bereikbaar. Als meer mensen hier willen wonen en werken, moeten de vervoersnetwerken alle zogenaamde vervoersbewegingen opvangen. Maar dat kan niet op de oude manier. De ruimte wordt schaarser, verblijfsgebieden staan onder druk, hoofdwegen bereiken de grenzen van hun capaciteit. Ook heeft gemotoriseerd verkeer een negatieve impact op de samenleving en daar moeten we wat aan doen.

Hoe Ede haar fysieke leefomgeving wil vormgeven, staat in de Omgevingsvisie. De visie is: wij zijn een jonge en groene stad van ontmoeten en verbinden. Daarin zijn leidende principes: een gezonde leefstijl, duurzame mobiliteit en energie, de natuur als basis, de economische ontwikkeling van de regio Foodvalley en een compacte ontwikkeling vanuit de eigenheid van Ede.

Duurzame mobiliteit is dus één van de vijf leidende principes. Om dat te bereiken zijn drie dingen nodig: verminderen, veranderen en verschonen.

- Minder mobiliteit: vaker thuiswerken maar ook een slimme ruimtelijke ordening waarbij verplaatsingen overbodig of korter worden

- Veranderen: andere vervoermiddelen als je niet noodzakelijk met de auto moet
- Verschonen: een schoner vervoermiddel als je wel met de auto moet

Deze leidende principes moeten worden vertaald naar beleidskaders die handvatten geven voor tactische planvorming van bijvoorbeeld verkeersprojecten. Dat gebeurt in deze Koersnota Mobiliteit.

3. Wat gaan we de komende tijd doen op het gebied van mobiliteit?

We moeten dus minder verplaatsingen maken. Dat kan door thuiswerken en meer lokale voorzieningen. We moeten ander vervoer kiezen voor verplaatsingen, zoals de fiets of een deelauto. En de autokilometers die resteren, moeten zo schoon mogelijk. Dus op elektrische energie of waterstof. In Ede werken we daarom aan:

- sterke fietsroutes en voetgangersnetwerken
- krachtig openbaar vervoer op de drukke verbindingen
- goede doorstroming op de hoofdinvalswegen
- gedragsbeïnvloeding op het gebied van verkeersveiligheid
- scheiding van snel en langzaam verkeer
- meer 30 km/u-wegen
- minder wegverharding, meer groen in de wijken
- stimuleren van deelmobiliteit
- dekkend netwerk van openbare laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen
- emissievrije bevoorrading in het centrum van Ede
- actieve gedragsaanpak duurzame mobiliteit voor bedrijven, bewoners, scholen, sportverenigingen en bezoekers

4. Hoe gebruiken we deze nota?

De Koersnota is een strategische uitwerking van de mobiliteitsdoelen uit de Omgevingsvisie. In de Omgevingsvisie worden integrale afwegingen gemaakt op gemeentelijk en regionaal niveau.



Die visie is dan ook leidend voor andere beleidsplannen. De Koersnota Mobiliteit vertaalt de doelen uit de Omgevingsvisie op strategisch niveau en geeft aanknopingspunten voor planvorming op het tactisch niveau. De Koersnota Mobiliteit zit dus tussen de Omgevingsvisie en de planvorming in.

De Omgevingsvisie heeft een doorlooptijd van 20 tot 30 jaar. Elke vier jaar vindt een bijstelling plaats als gevolg van monitoring en evaluatie. Dit is ook een moment om te kijken of er bijstellingen nodig zijn in de Koersnota, die in principe geldt tot 2040.

5. Welke beslissingen neemt het gemeentebestuur met deze nota?

Het College van Burgemeester & Wethouders stelt de Koersnota Mobiliteit vast, onder voorbehoud dat de gemeenteraad de uitgangspunten ervan vaststelt. De raad zegt nooit in een keer 'ja' tegen een document van veel pagina's. De raad gaat akkoord met beslissingen die gaan over een verandering ten opzichte van het voorgaande beleid.

Al die veranderingen zijn samengevat in de volgende beslispunten:

- 1) Verplaatsingen van verkeersdeelnemers kunnen verkeersveilig en duurzaam plaatsvinden.

- 2) Bij korte afstanden wordt lopen en fietsen gestimuleerd door:

- a. het verbeteren van de toegankelijkheid van voetgangersroutes (met name voor mindervaliden) naar (wijk)voorzieningen;
- b. het verbeteren van het bestaande fietsnetwerk en -voorzieningen alsook het aanleggen ervan in en tussen nieuwe woon- en werkgebieden.

- 3) Niet noodzakelijk gemotoriseerd verkeer wordt verleid door een beter alternatief en zo veel als mogelijk gefaciliteerd op de hoofdwegen.

- 4) In te zetten op hoogwaardig openbaar vervoer tussen Ede, Wageningen en Veenendaal, alsmede op de Valleilijn en op de lijn Utrecht-Arnhem door middel van een hoogfrequente bediening van station Ede-Wageningen en een nieuw station Ede-West.

Daarnaast stelt de gemeenteraad de wegencategorisering van de gemeente Ede vast (conform figuur 11.11 a t/m e in de bijlage).

6. Welke kosten gaan gepaard met de Koersnota Mobiliteit?

Het vaststellen van beleid kost niets. Maar willen we de doelstellingen bereiken uit deze beleidsnota, dan vraagt dat om forse investeringen. Het is moeilijk om deze kosten nu al inzichtelijk te

maken. Vooral omdat we steeds meer opgaven gebiedsgericht moeten oppakken, en steeds vaker samen met de regio, provincie en het Rijk. Ook hangt de daadwerkelijke hoogte van investeringen af van oplossingsrichtingen, participatietrajecten, materiaalkosten, cofinanciering, etc. Daarom hebben we een uitvoeringsagenda opgesteld (hoofdstuk 10). Deze geeft zicht op de plannen die zich gaan aandienen en hoe deze vertaald moeten worden in uitvoeringsprogramma's. De bekostiging van deze programma's verloopt via kredietvoorstellen via de planning & controlcyclus.

7. Wat is de juridische status van de koersnota mobiliteit?

In de Planwet verkeer en vervoer staat dat het gemeentebestuur moet zorgen voor een zichtbaar samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoerbeleid. Eerst hadden we daarvoor het GVP

en nu is dat dus deze Koersnota Mobiliteit. Het beleid is bedoeld als richtlijn en inwoners kunnen er geen rechten aan ontleen. Dat kan alleen aan concrete uitvoeringsprojecten die voortvloeien uit het verkeersbeleid en waarvoor de gemeenteraad middelen beschikbaar heeft gesteld.

In de Koersnota Mobiliteit staan de algemene uitgangspunten voor het parkeerbeleid (zie 7.4: Beleidskoers fiets- en autoparkeren en 7.5: Enkele parkeerbeleidsinstrumenten). Deze zijn als beleidsregel uitgewerkt in de Nota Parkeernormen. Het College van Burgemeester & Wethouders stelt de Nota Parkeernormen vast.



DEEL 2 | De Koersnota Mobiliteit als visiedocument



Hoofdstuk 1: Inleiding

1.1. Aanleiding

Steeds meer mensen komen in Ede wonen en de openbare ruimte wordt steeds intensiever gebruikt. Dat zorgt ervoor dat Ede voor grote uitdagingen komt te staan. Als er meer woningen nodig zijn en er meer verkeer moet rijden, is het moeilijker om een gezonde leefomgeving te houden of gebieden te maken waarin mensen prettig kunnen recreëren.

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2014 was het beleid dat bij een ruimtelijke ontwikkeling de bereikbaarheid voor alle verkeersdeelnemers (modaliteiten) op basis van aanbod moest worden beoordeeld. Dat droeg eraan bij dat op locaties waar de auto dominant aanwezig is, andere modaliteiten (zoals fietsers en voetgangers) minder prioriteit krijgen. Deze aanpak is niet meer houdbaar. Er is daardoor een te grote impact op ruimtebeslag, luchtkwaliteit, geluidsoverlast, de mate van gezond bewegen en daarmee op het welzijn in het algemeen.

Daarnaast betekent de klimaatverandering ook iets voor onze openbare ruimte. Er is verduurzaming nodig, zodat wij onze groene gemeente ook nog kunnen doorgeven aan toekomstige generaties. Dit betekent dat we keuzes moeten maken.

OMGEVINGSVISIE

In mei 2022 heeft de gemeente Ede de Omgevingsvisie vastgesteld. Hierin wordt de visie op de fysieke leefomgeving vanuit alle disciplines bekeken: ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water. Ook mobiliteit hoort hierbij.

In de Omgevingsvisie staat hierover:

- duurzaamheid is het vertrekpunt voor nieuw mobiliteitsbeleid;
- fietsen moet nog sterker gestimuleerd worden;
- er is behoefte aan een meer samenhangend parkeerbeleid;
- het thema verkeersveiligheid heeft een nieuwe aanpak nodig.

De Omgevingsvisie behandelt alle beleidsthema's van de fysieke leefomgeving op het strategische niveau. Voor verschillende beleidsthema's is een verdiepingsslag nodig, die diverse zaken op een

gedetailleerder, tactischer niveau verankert. Dit geldt onder meer voor het gemeentelijke mobiliteitsbeleid.

RELATIE MET GVVP

De Koersnota Mobiliteit is de opvolger van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Ede (GVVP), dat in 2014 is vastgesteld. In 2016 respectievelijk 2017 zijn hier twee actieprogramma's aan toegevoegd: het Fietsplan "van Peloton naar Kopgroep" en het Actieplan Verkeersveiligheid.

In 2014 hebben we afgesproken dat we het GVVP eens per vier jaar zouden herijken. Met de Beleidsmonitor Verkeer & Vervoer is eens per twee jaar vastgesteld in welke mate de ambities zijn verwezenlijkt en of aanscherping of koerswijziging van doelen of projecten nodig is.

De laatste beleidsmonitor is in 2019 uitgevoerd. Daarin zijn het GVVP, het Fietsplan en het Actieplan Verkeersveiligheid onder de loep genomen. De uitkomsten hiervan zijn besproken met de raadsleden van de gemeente Ede. De discussie gaf aanleiding om het GVVP op een aantal punten te herijken, met name op het verankeren van fietsstimulering, reduceren van CO₂-uitstoot en de wens om autoverkeer meer te richten op de hoofdwegstructuur. Ook is het noodzakelijk gebleken om het parkeerbeleid te vernieuwen. Al deze nieuwe inzichten zijn ondergebracht in de Koersnota Mobiliteit.

1.2. Doel en functie van de Koersnota

De Koersnota Mobiliteit is een kadernota. Het is een uitwerking van de strategische mobiliteitsdoelstellingen uit de Omgevingsvisie en vormt een handvat voor de tactische planvorming van mobiliteitsprojecten en de uitvoering van mobiliteitsbeleid.

De Koersnota Mobiliteit:

- draagt bij aan de kwaliteit van de fysieke leefomgeving door een beleidskader te bieden op het onderwerp mobiliteit;

- biedt perspectief vanuit mobiliteit voor Ede tot in 2040, motiveert waar ingrepen nodig zijn en biedt tegelijkertijd een beleidskader voor operationele werkzaamheden vanuit het taakveld Verkeer. Hiermee kan dit taakveld beleidsactiviteiten sturen en toetsen of deze laten aansluiten bij de ambities;
- is een instrument voor de verduurzaming van het mobiliteitsbeleid;
- geeft de verkeerskundige kaders voor nieuwe projecten en ontwikkelingen bij een gebiedsgerichte aanpak, waar mobiliteit een integraal onderdeel van is;
- geeft door middel van de uitvoeringsagenda input aan uitvoeringsprogramma's. De onderzoeken, acties en projecten in deze programma's worden bekostigd op basis van kredietvoorstellen via de planning & control-cyclus;
- levert input voor concreter beleid, zoals de Nota Parkeernormen, maar ook voor het beheer en onderhoud van de openbare ruimte en het daarmee samenhangende Wegenplan, het VRI-beheerplan en het handboek Duurzame Inrichting en Beheer Openbare Ruimte (DIBOR).

1.3. Totstandkoming

Samenwerking, afstemming en participatie

Om deze Koersnota Mobiliteit te maken hebben we samengewerkt met andere vakdisciplines binnen de gemeentelijke organisatie, zoals stedenbouw, groen, landschap, klimaat, beheer en onderhoud. Daarnaast hebben we afgestemd met de gemeentes van de regio Foodvalley en de provincies Gelderland en Utrecht.

Voorafgaand aan de vaststelling hebben we de beleidsnota en bijlagen ter inzage gelegd. Een ieder kon zienswijzen indienen. Het GVVP uit 2014 heeft een uitgebreid participatietraject doorlopen. Het GVVP was voorzien van een gedetailleerde uitvoeringsagenda. De uitvoeringsagenda van de Koersnota Mobiliteit is beknopt en globaal. Dit heeft te maken met enerzijds de behoefte om flexibel op de actualiteit in te kunnen spelen en anderzijds met het gegeven dat steeds meer mobiliteitsopgaven onderdeel moeten worden van een gebiedsgerichte aanpak.

Omdat de Koersnota Mobiliteit een vertaling is van de Omgevingsvisie naar specifiek mobiliteitsbeleid, hebben we gebruik kunnen maken van het participatietraject van de Omgevingsvisie, dat in 2021 is doorlopen. Daarnaast hebben we de Beleidsmonitor Verkeer & Vervoer uit 2019 gebruikt, die is samengesteld op basis van rechtstreekse inbreng uit de Edese samenleving. Een aantal organisaties, waaronder de Fietsersbond afdeling Ede, dorpsraden, nood- en hulpdiensten en vervoerbedrijven, zijn specifiek geconsulteerd. Met de Fietsersbond heeft afstemming plaatsgevonden over de Fietsvisie 2040 van de Fietsersbond. De concept Koersnota Mobiliteit is van 5 oktober tot en met 16 november 2022 ter consultatie aan de samenleving voorgelegd op www.overheid.nl.

Hoofdstuk 2: huidige situatie, trends en ontwikkelingen

Dit hoofdstuk gaat in op hoe het er op dit moment met de mobiliteit van Ede voorstaat. Wat is er gaande en welke ontwikkelingen zorgen ervoor dat we ons mobiliteitsbeleid moeten veranderen?

In de eerste paragraaf brengen we de situatie in kaart aan de hand van vijf thema's: bereikbaarheid, verkeersveiligheid, mobiliteit en openbare ruimte, gezonde en inclusieve mobiliteit, schone mobiliteit. Deze thema's vindt u ook terug in hoofdstuk 3, waarin ze vertaald worden naar opgaven. In de tweede paragraaf van dit hoofdstuk bespreken we de regionale trends en ontwikkelingen.

2.1 De mobiliteit in Ede op dit moment

BEREIKBAARHEID

Werken aan bereikbaarheid

Ede is goed bereikbaar over de weg en per spoor. De rijkswegen A12 en A30 bieden goede verbindingen met de rest van Nederland. Intercity's verbinden Ede met de Randstad en Arnhem/Nijmegen. De Valleilijn ontsluit de Foodvalley en Amersfoort per spoor.

Omdat Ede blijft groeien, blijven we werken aan nieuwe projecten om Ede bereikbaar te houden. Zoals de Parklaan. In de strijd tegen de files is in de afgelopen jaren de capaciteit van rijkswegen A1 en de A12 vergroot. Echter, om de regio ook in de toekomst bereikbaar te houden voor personen en goederen, blijven nieuwe investeringen nodig. Zo worden de aansluiting A1/A30 en knooppunt Hoevelaken omgebouwd en wordt Rondweg-Oost langs Veenendaal verbreed.

Er komt hoogfrequent spoorvervoer op de spoorlijn Utrecht – Arnhem. Ook wordt de busverbinding tussen Ede en Wageningen omgebouwd tot de Rijnlijn, een hoogwaardige openbaarvervoersverbinding die via de Campus Wageningen doorrijdt tot Arnhem.

Tegelijk staat de kwaliteit van het openbaar vervoer momenteel onder grote druk. De vervoerbedrijven kampen met lagere inkomsten, door vooralsnog lagere reizigers aantallen in de nasleep van de Coronacrisis. De kosten zijn sterk gestegen, vanwege hoge energieprijzen en tot slot is er een structureel personeelstekort. Het gevolg hiervan is dat dienstregelingen verschaald worden en de voorgenomen verbeteringen op de korte termijn nog niet ingevoerd kunnen worden.



Valleilijn (bron: regio Foodvalley)

Fiets wordt belangrijker

De fiets wordt een steeds belangrijker vervoermiddel. De e-bike maakt de fiets een steeds aantrekkelijker alternatief voor de auto. We zien dat mensen vaker fietsen, dat de variatie in soorten fietsen toeneemt en dat snelheidsverschillen tussen fietsers toenemen. Dat betekent dat fietspaden breder moeten worden. Daarom is een inhaalslag nodig voor de fietsinfrastructuur. Ede heeft hiertoe besloten met de vaststelling van het Fietsplan in 2016. Veel fietsplanprojecten zijn inmiddels of worden binnenkort uitgevoerd, onder andere de hoogwaardige fietsroute naar Veenendaal en Wageningen en de noord-zuidroute door Veldhuizen.

VERKEERSVEILIGHEID

Aanpak eenzijdige ongevallen

De gemeente Ede kent geen black spots, oftewel locaties waar ernstige en dodelijke ongevallen zich concentreren. Dat is het resultaat van een jarenlange aanpak van onveilige locaties. Verkeersveiligheid is een randvoorwaarde in ieder ontwerp voor de openbare ruimte. De afgelopen jaren richtte de aanpak zich ook op het voorkomen van eenzijdige ongevallen, door aandacht te hebben voor obstakelvrije en vergevingsgezinde fietsroutes.

Afname verkeersdoden stagneert, gewonden nemen toe

Om de verkeersonveiligheid aan te pakken is in 2017 het Actieplan Verkeersveiligheid vastgesteld. We hebben onveilige locaties aangepakt die naar voren kwamen uit ongevallencijfers en meldingen over verkeersonveilige situaties. Er blijven zich echter ongevallen voordoen, terwijl het steeds moeilijker wordt om een verband te leggen tussen de verkeerskundige inrichting en de aard van het ongeval. Landelijk – en ook in gemeente Ede – zien we ook dat het aantal verkeersdoden niet langer daalt. Het aantal verkeersgewonden neemt zelfs toe. Tegelijkertijd zien we dat het verkeersbeeld verandert. Het wordt steeds drukker, er komen nieuwe soorten vervoermiddelen bij, ouderen blijven langer mobiel en sociale media zorgen voor meer afleiding in het verkeer.

Hardrijden in het buitengebied

Op twee punten laat Ede wél een duidelijk beeld zien: alcohol in het verkeer en hardrijden in het buitengebied. De (doorgaans smalle) wegen in het buitengebied worden drukker. Dit hangt samen met de transformatie in het buitengebied van vooral agrarische bedrijven naar onder andere woon- en recreatiefuncties. Dit zorgt voor meer verplaatsingen in het buitengebied.

Door de schaalvergroting in de resterende agrarische bedrijven worden landbouwvoertuigen bovendien groter, zwaarder en sneller. Dit levert in toenemende mate knelpunten op tussen gemotoriseerd verkeer onderling, maar vooral met (recreatieve) fietsers en wandelaars.

Meer 30 km/u-wegen

In de Verklaring van Stockholm is internationaal afgesproken dat de maximum snelheid in de bebouwde kom maximaal 30 km/u zou moeten

zijn als gemotoriseerd en langzaam verkeer niet te scheiden zijn. In Nederland (en in Ede) heeft dit consequenties voor wegen die nu nog zijn ingericht voor 50 km/u, maar geen gescheiden fietsvoorzieningen hebben.

MOBILITEIT EN OPENBARE RUIMTE

Openbare ruimte onder druk

Een groot deel van de openbare ruimte is ingericht om het verkeer te faciliteren. Rijdende en geparkeerde auto's beïnvloeden de kwaliteit van de openbare ruimte negatief. Sommige wegen zijn zwaar belast met gemotoriseerd verkeer, terwijl de weg en de omgeving daar niet voor zijn ingericht. Ook is een aantal wegen vooral ingericht op het faciliteren van autoverkeer, waardoor niet voldoende ruimte overblijft voor de voetganger en fietser, openbaar groen, landschappelijke en ecologische inpassing.

Dit alles zorgt ervoor dat de openbare ruimte een minder fijne plek is om te verblijven. Herinrichtingsprojecten, zoals die van de Telefoonweg en de Stationsweg hebben onder andere als doel om hier verandering in te brengen.

Hoge parkeerdruk, verstening openbare ruimte

De hoge parkeerdruk, maar vooral ook de vanzelfsprekendheid om dit te faciliteren, heeft in veel wijken en bedrijfsterreinen bijgedragen aan een sterke verstening van de openbare ruimte. Vaak gaat dit ten koste van verkeersveiligheid, toegankelijkheid voor voetgangers en ruimte om te spelen. Ook levert dit problemen op voor de afvoer van regenwater en het voorkomen van hittestress. In de woonwijken zien we de vraag naar deelmobiliteit voorzichtig opkomen. Als dit doorzet op grote schaal, dan kan dit met name in Ede-Stad bijdragen aan verschuiving van auto-bezit richting autogebruik. En mogelijk leidt structurele toename van thuiswerken ertoe dat minder mensen een tweede auto hebben. Dergelijke ontwikkelingen kunnen op termijn de parkeerdruk doen afnemen, al laat het zich moeilijk voorspellen hoe groot die verschuiving zal zijn.

Op bedrijventerreinen zien we vooralsnog een hoge parkeerdruk: de percelen zijn steeds voller bebouwd, waardoor personeel de auto in de openbare ruimte parkeert. Daarnaast is er overlast van lang parkerend (internationaal) vrachtverkeer.

GEZONDE EN INCLUSIEVE MOBILITEIT

Ouders brengen hun kinderen met de auto

We zien dat er veel korte ritten met de auto worden gemaakt: om kinderen naar school te brengen, naar het sportveld te gaan, enzovoort. Tegelijk zien we dat routes naar (basis)scholen niet altijd kindvriendelijk zijn. De afstand naar sportvelden is toegenomen doordat deze naar de stadsrand zijn verplaatst. Vooral jonge kinderen worden vaak met de auto naar school gebracht. Dit ontnemt hun een kans op lichaamsbeweging. Ook leren kinderen daardoor pas op late leeftijd om te gaan met verkeersregels. Bovendien wordt de verkeerssituatie rondom scholen daarmee onveilig.

Succesvolle routes voor recreatie

De behoefte aan actieve buitenrecreatie neemt toe. De afgelopen jaren heeft Ede geïnvesteerd in het stimuleren van gezonde recreatie. Er zijn klompenpaden aangelegd, recreatieve fietspaden zijn verbreed en verbeterd, en de nieuwe mountainbikeroutes zijn een groot succes geworden. Vaak gebeurt dit door grote inzet van verenigingen en vrijwilligers.



Fragментарische netwerken voor gehandicapten

De netwerken voor gehandicapten zijn fragmentarisch. De meeste bushaltes zijn wel toegankelijk gemaakt, maar de looproutes vanaf de halte naar de voorzieningen vaak weer niet. Het wagenpark van het openbaar vervoer zelf is in principe toegankelijk. Echter, het reguliere openbaar vervoer richt zich op de grotere stromen en trekt zich terug uit het landelijk gebied en de kleine dorpskernen, waardoor de afhankelijkheid van voor- en natransport toeneemt.

Doelgroepenvervoer staat onder druk

Dankzij onder andere de haltetaxi, buurtbussen en de Valleihopper heeft Ede een breed assortiment aanvullend, toegankelijk doelgroepenvervoer. De haltetaxi en de regiotaxi (Valleihopper) komen ook op plaatsen die niet per regulier openbaar vervoer bereikbaar zijn.

Het systeem staat echter onder druk door hoge exploitatiekosten. De servicebus is door een structureel lage bezetting in 2022 opgeheven. Vanaf 2022 is de Valleihopper alleen nog maar voor mensen met een WMO-indicatie en de haltetaxi brengt de klant niet tot de voordeur.

SCHONE MOBILITEIT

Steeds meer elektrische auto's

De transitie naar duurzame energie is landelijk ingezet en dat heeft ook gevolgen voor de mobiliteit. Steeds meer mensen rijden elektrisch. Ede faciliteert daarom de aanleg van laadpalen in de openbare ruimte.

Verduurzaming in de transportsector

De verwachting is dat vanaf 2026 alle lijnbussen elektrisch of door waterstof worden aangedreven. Voor het vrachtverkeer wordt op de rijkswegen vanaf 2026 elektronische tolheffing ingevoerd. De verdiensten daarvan gaan naar het verduurzamen van het vrachtwagenpark. Daarnaast is besloten om in 2026 voor het centrum van Ede een Zero Emissiezone voor Stadslogistiek (ZES) in te stellen.

De transportsector toont steeds meer interesse in groene waterstof als brandstof. Daarnaast is er voor lange, internationale afstanden sprake van een verschuiving van wegtransport naar schoon railvervoer. Zo zijn er initiatieven voor een railterminal aan de spoorlijn Amersfoort - Apeldoorn ter hoogte van Barneveld. Deze kan ook interessant zijn voor bedrijven in de gemeente Ede.

2.2 Trends en ontwikkelingen

NATIONAAL

Het verkeer en de aantallen voertuigen zijn in Nederland de afgelopen jaren alleen maar toegenomen. Op verschillende plekken in het land wordt de capaciteitsgrens bereikt. Dat geldt niet alleen voor de capaciteit van het wegennet, maar ook van de parkeermogelijkheid.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) verwacht dat auto- en vrachtautomobiliteit landelijk blijft groeien.

BEVOLKINGSGROEI EN MEER WONINGEN

De regio Foodvalley is één van de sterkst groeiende regio's buiten de Randstad. Het inwonertal neemt toe en al die extra inwoners hebben net als bestaande inwoners allemaal ruimteclaims en mobiliteitsbehoeften. Daarmee wordt het drukker op de weg, in de bus, de trein en op het fietspad. Tegelijk wordt de beschikbare ruimte voor nieuwe of aangepaste infrastructuur steeds beperkter.

De prognose is dat de bevolking in de regio dit decennium met 10% groeit en in ieder geval tot 2040 blijft doorgroeien. De gemeente Ede groeit van 120.000 nu naar ruim 150.000 inwoners. De provincie Gelderland heeft daarom de opgave om tot 2040 in de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen en de regio Foodvalley samen ongeveer 100.000 nieuwe woningen te realiseren. Voor Ede verwachten we tussen 2020 en 2040 tussen de 11.000 en 15.000 woningen te bouwen.

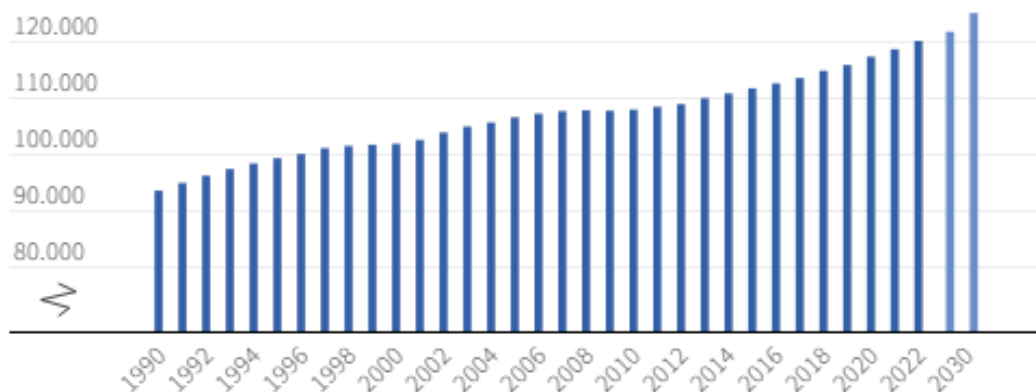
Deze behoefte aan extra woningen heeft verschillende oorzaken. Onze regio heeft nog steeds een natuurlijke bevolkingsgroei. Daarnaast ligt Ede op aantrekkelijke afstand voor nieuwkomers uit met name de Randstad. Ten derde krimpt nog altijd de gemiddelde omvang van een huishouden. En tot slot wonen ouderen en mensen met geestelijke of lichamelijke beperkingen steeds vaker en langer zelfstandig.

Een groot deel van het woningaanbod is bedoeld voor de Edese bevolking, waaronder starters op



Visualisatie nationale groei mobiliteit (bron: CBS, 2021)

Bevolkingontwikkeling en prognose



Bevolkingontwikkeling en prognose gemeente Ede (bron: gemeente Ede 2022)

de woningmarkt. Daarnaast komen er ook steeds meer mensen uit de Randstad in Ede wonen. Dit betekent een toenemende druk op de ruimte door verstedelijking en een verdere belasting van de fysieke leefomgeving.

VERSCHUIVINGEN IN FUNCTIES

Werkgelegenheid blijft groeien

We verwachten dat de werkgelegenheid in deze regio's blijft groeien en dat de Foodvalley zich steeds meer in de richting van een kennis-economie ontwikkelt. Het kennishart van de regio bevindt zich op de as tussen Ede en Wageningen. Economische hotspots op deze KennisAs zijn de Kenniscampus Ede, de Wageningen Campus en het Business & Science Park (BSP) Wageningen. Steeds meer mensen werken in deze kennis-economie en ook steeds meer mensen werken in de Randstad.

Van kantoor- naar woonbestemming

We verwachten dat steeds meer mensen een substantieel deel van hun week thuis werken en leren. Daardoor is er minder behoefte aan kantoorlocaties en fysieke werkruimtes. Steeds meer kantoorlocaties komen op de rol te staan voor een transformatie naar woningen.

Transformatie van bedrijfsterreinen

Over het algemeen zijn de Edese bedrijfsterreinen vitaal. Ook door de gestaag groeiende vraag naar bedrijfsruimte zijn er op korte termijn geen grootschalige functieveranderingen te verwachten op de wat oudere terreinen. De Omgevingsvisie voorziet voor de langere termijn dat een aantal oudere bedrijfsterreinen in aanmerking komt voor transformatie naar een woonbestemming.

Functie van binnenstad verandert

Ons winkelgedrag verandert doordat we steeds vaker online winkelen. Dat heeft ook gevolgen voor stadscentra: detailhandel wordt kleiner en compacter. Het accent verschuift meer naar recreatief winkelen, horeca en vermaak. In Ede-Stad speelt dit ook. In navolging van het Programma Levendig Centrum willen wij de aantrekkelijkheid van het centrum van Ede behouden en waar mogelijk verbeteren.

Buitengebied krijgt andere functie

Ook het buitengebied ondergaat functieveranderingen. Veel agrariërs zullen omwille van de stikstofopgave hun veestapel inkrimpen of hun

bedrijf beëindigen. Hiervoor in de plaats komen nieuwe ontwikkelingen, zoals wonen, andere vormen van bedrijvigheid, recreatie, maar ook natuurontwikkeling. Het vitaal houden van het buitengebied is een belangrijke opgave voor de toekomst.

ANDERE MOBILITEITSBEHOEFTE

Verschuivingen in woon-werkverkeer

De structurele toename van plaatsonafhankelijk werken en leren heeft effect op het openbaar vervoergebruik, op de verkeersintensiteit en parkeren. Een toename in thuiswerken kan betekenen dat de parkeerdruk in sommige gebieden overdag toeneemt. Aan de andere kant kan een structurele toename van thuiswerken ertoe leiden dat huishoudens de tweede auto wegdoen. Of dat mensen verder weg van hun werk gaan wonen, omdat ze slechts een beperkt aantal dagen naar kantoor reizen. De uiteindelijke effecten van al deze ontwikkelingen moeten zich nog uitkristalliseren.

Plaatsonafhankelijk werken en leren draagt ook bij aan een herwaardering van de reistijd zelf: de trein wordt steeds meer als werkplek gebruikt en de stations als zakelijke ontmoetingsplaats. Snelheid wordt daardoor niet meer het belangrijkste argument in de vergelijking met de auto. Plaatsonafhankelijk werken leent zich ook goed om de spits te mijden, waardoor de drukte gespreid wordt. Werkgevers en onderwijsinstellingen kunnen hier ook op inspelen. Dit alles maakt een einde aan de van 9-tot-5-mentaliteit.

Veranderingen in drukte op de weg

Het duidelijke spitsprofiel lijkt te veranderen. Er wordt flexibeler gewerkt, waardoor de drukte op de weg wordt uitgespreid over een groter deel van de dag. De transformatie van winkels en kantoren naar woningen heeft ook effect op het spits- en parkeerprofiel van de gebieden die het betreft.

De drukte vindt ook niet meer alleen plaats op de grote doorgaande wegen. Schaalvergroting en functieveranderingen in landbouwgebieden leiden tot meer intensiteit en meer diversiteit van de voertuigen die gebruik maken van de plattelandswegen. Ook in de woonstraten verandert het verkeersbeeld: steeds meer inkopen worden online gedaan en aan huis bezorgd. Dit leidt tot meer pakketbezorgers op de weg.

Demografische en maatschappelijke veranderingen

De bevolking groeit, maar de samenstelling ervan verandert ook. De ontwikkeling van de kennis-economie trekt bewoners uit de grote steden van de Randstad aan, die vaak anders omgaan met mobiliteit dan de oorspronkelijke inwoners. Deze kenniswerkers werken relatief vaker plaatsafhankelijk, maken voor hun noodzakelijke reizen vaker de keuze voor de fiets in combinatie met openbaar vervoer. De auto komt minder vanzelfsprekend in beeld. Oplossingen als autodelen worden daardoor sneller omarmd.

Hierdoor groeit de behoefte aan fietsroutes in de buurt met vlotte aansluitingen op openbaar vervoer of deelvervoer. Hoge parkeernormen liggen hier niet meer vanzelfsprekend voor de hand.

De behoefte aan toegankelijke systemen van deur-tot-deur of deur-tot-halte-transport neemt toe, doordat mensen met een fysieke of geestelijke beperking vaker en langer zelfstandig deelnemen aan de samenleving.

Tegelijk ontstaan er ook verschillen tussen de generaties. Senioren hebben over het algemeen een nog traditionele vervoersvraag en -oplossing, terwijl jongere generaties flexibeler met mobiliteit omgaan. De jongere generatie is minder gericht op bezit en meer op gebruiksgemak. Jongeren stellen de aanschaf van de eerste auto langer uit. De verwachting is dat deelmobiliteit onder deze doelgroep kansrijk is.

Hierdoor is op termijn ook een verschuiving van autobezit naar autogebruik te verwachten. Dit alles vertaalt zich ook in een veranderende parkeerbehoefte.

Verschuivende modaliteiten

De voorkeuren voor de vervoerskeuze veranderen. Op korte en middellange afstanden, met name in de corridors Veenendaal-Ede en Ede-Bennekom-Wageningen, is de (elektrische) fiets een steeds beter alternatief voor de auto.



Opkomst van de elektrische fiets (bron: regio Foodvalley)

Inwoners van vooral Ede-Stad raken economisch sterker gericht op de goed per openbaar vervoer bereikbare Randstad. Reizigers hebben daardoor steeds meer keuze en de auto-afhankelijkheid wordt hiermee kleiner.

Ede bestaat echter uit verschillende gebieden met een diversiteit aan karakteristieken die ook weer van invloed zijn op de wijze waarop mensen omgaan met mobiliteit. In de buitendorpen, waar weinig openbaar vervoer is en de bevolking economisch meer gericht op de eigen regio, blijft de auto een belangrijke rol spelen.

Hoofdstuk 3: waar willen we naartoe?

In dit hoofdstuk bespreken we eerst de visie op duurzame mobiliteit. Daarna geven we aan voor welke opgaven we staan de komende jaren in Ede. Hierbij volgen we dezelfde thematische indeling als in paragraaf 2.1: bereikbaarheid, verkeersveiligheid, mobiliteit en openbare ruimte, gezonde en inclusieve mobiliteit, schone mobiliteit.

3.1 Visie op duurzame mobiliteit

De gemeente Ede wil in 2050 klimaatneutraal zijn. Daarom moet de mobiliteit duurzaam worden. Met duurzame mobiliteit wordt bedoeld een **toekomstbestendige manier van vervoer**, waarbij verplaatsingen zo min mogelijk invloed hebben op het milieu, steeds minder CO₂ uitstoten en geluids-overlast veroorzaken en optimaal bijdragen aan de gezondheid en het welzijn van alle mensen.

Duurzaam mobiliteitsbeleid is ingebed in de Edese Omgevingsvisie als één van de vijf leidende principes voor het Edese omgevingsbeleid:

- Leven in gezonde wijken, dorpen en buurtschappen
- De natuur als basis, de Veluwe centraal
- Werk maken van de Foodvalley
- Compacte groei vanuit eigenheid Ede
- **Duurzame mobiliteit en energie**

TRIAS MOBILICA

Het leidende principe voor het maken van slimme keuzes in mobiliteit is de Trias Mobilica, ontwikkeld door Rijkswaterstaat. Het idee is dat mensen bij iedere mobiliteitsbehoefte de meest duurzame (= slimme) keuze gaan maken. Duurzaam mobiliteitsbeleid gaat uit van de drie V's:

- Verminderen
- Veranderen
- Verschonen

Verminderen

Verminderen van het aantal reizen en het aantal gereisde kilometers, zowel voor goederen- als personenvervoer, levert de meest directe CO₂-reductie op. Dit kan door efficiënte planning van vervoersstromen, slimme ruimtelijke ontwikkeling en een hogere bezettings- en beladingsgraad van voertuigen. Minder verplaatsingen betekent

minder drukte. En dat levert meer ruimte op voor degene die wel op weg moet. Thuiswerken en videobellen voorkomen onnodige verplaatsingen. De recente Coronacrisis bewijst de potentie en het effect hiervan. Voorop staat wel dat mobiliteit een voorwaarde is voor een gezonde economische structuur en participatie in de samenleving. Een slimme ruimtelijke ordening, die zich oriënteert op de assen voor langzaam verkeer en knooppunten van openbaar vervoer, kan helpen de mobiliteit te verminderen. Door wonen en werken dichter bij elkaar te brengen, of ruimtelijke ontwikkelingen te concentreren op vervoersknooppunten, kunnen afstanden vaker lopend of fietsend worden afgelegd. Ook hierin speelt de nieuwe Omgevingsvisie een belangrijke rol.

Veranderen

We veranderen mobiliteit door efficiënte en duurzame alternatieven te stimuleren. Daarbij gaat de voorkeur steeds uit naar de duurzaamste vormen: lopen en fietsen. Het OV wordt een optie als het alternatief (bijvoorbeeld de auto) minder schoon is. Als lopen, fietsen en OV geen optie zijn omdat ze op dat moment niet aansluiten op de wensen van de gebruiker, dan komt de auto pas in beeld.

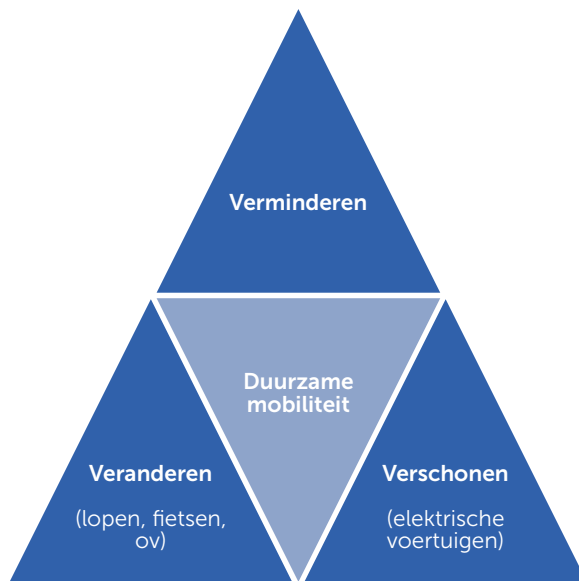
Het is daardoor bijvoorbeeld niet meer vanzelfsprekend dat mensen altijd en overal hun auto kunnen parkeren, of dat de auto de dominante positie inneemt in de verkeersruimte. Lopen en fietsen moeten een vanzelfsprekende keuze worden.

Het resultaat is dat het aandeel van de auto in de totale mobiliteitsmix kleiner wordt, om zo de klimaat- en luchtkwaliteitsdoelen te bereiken én om de druk op de ruimte te beperken. Bedrijven en organisaties kunnen met een werkgeverspak duurzaam reizen stimuleren. Deelmobiliteit kan ook een positieve bijdrage leveren.

Verschonen

De resterende autokilometers worden ten slotte zoveel mogelijk met schone voertuigen gemaakt, die niet of zo min mogelijk afhankelijk zijn van fossiele brandstoffen. Hiervoor is het nodig om elektrisch rijden, emissievrij openbaar vervoer, emissievrije stadslogistiek en dergelijke te stimuleren.

Trias Mobilica



1. Verminderen: de ambitie om verplaatsingskilometers te beperken door bijvoorbeeld thuiswerken en meer gebruik van lokale voorzieningen
2. Veranderen: de ambitie om noodzakelijke ritten meer fietsend of lopend te doen, of gecombineerd met anderen in plaats van in je eentje in de auto
3. Verschonen: de ambitie om de resterende autokilometers zo schoon mogelijk te maken

3.2 Opgaven voor Ede

BEREIKBAARHEID

Sterke fietsroutes en voetgangersnetwerken

Met ruimtelijke ontwikkelingen kun je stimuleren dat mensen vaker de fiets pakken, gaan lopen of het OV nemen. Vanuit oogpunt van duurzame mobiliteit is het logisch om in te zetten op verdichting of transformatie van het bestaande stedelijke gebied, met name Ede-Stad. Daar liggen voorzieningen veelal op loopafstand. De schaal van Ede-Stad past bij de fiets: je kunt de stad binnen twintig minuten geheel doorkruisen. De auto doet dat nauwelijks sneller. Ook de grote dorpen Lunteren en Bennekom zijn vlot per fiets bereikbaar.

De focus van ruimtelijke ontwikkelingen binnen Ede-Stad ligt daarom op sterke fietsroutes, knooppunten voor het openbaar vervoer en (centrum)voorzieningen. Voetgangersnetwerken moeten bovendien toegankelijk, comfortabel

en aaneengesloten zijn. Als we deze netwerken richten op knooppunten van openbaar vervoer, dan draagt dit tevens bij aan een efficiënte ketenmobiliteit en een hoger aandeel van het openbaar vervoer.

Tegelijkertijd wordt het aantal directe autoverbindingen binnendoor teruggedrongen: korte autoritten worden ontmoedigd en de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto verbeterd.

Blijvend investeren in fietsinfrastructuur is dus nodig, met name op de regionale verbindingen. De elektrische fiets is tot circa 15 km een alternatief voor de auto. De speedpedelec zelfs tot 25 km. Regionale verbindingen zoals Barneveld - Lunteren - Ede - Bennekom - Wageningen en Ede - Veenendaal worden daarom doorontwikkeld tot snelle, comfortabele en veilige fietsroutes.

Soms kunnen nieuwe voetpaden of fietsdoorsteekjes volstaan, maar in een aantal gevallen vraagt het grotere ingrepen om voetgangers- en fietsnetwerken te versterken. Denk bijvoorbeeld aan het opheffen van grote (verkeers-)barrières door ongelijkvloerse kruisingen aan te brengen. Voorbeelden zijn de N224 ter hoogte van landgoed Kernhem (Ede - Lunteren), rijksweg A30 ter hoogte van de Doesburgerdijk (Edeveen - Kernhem), de spoorlijnen en de grote kruispunten in de Kastelenlaan, Keesomstraat en Willem Dreeslaan.

Krachtig openbaar vervoer

Op langere afstanden zetten we voor de grote, gebundelde stromen in op een krachtig openbaar vervoer. Daarbij past het om ruimtelijke ontwikkelingen te concentreren rond knooppunten van snel en hoogfrequent openbaar vervoer. Deze knooppunten zijn multimodaal bereikbaar en voorzien in de toenemende behoefte aan naadloze ketenmobiliteit. Ze bieden parkeer- en stallingvoorzieningen, deelmobiliteitsconcepten en hebben voorzieningen voor plaatsafhankelijk werken. Vervoerknooppunten gaan functioneren als werk- en ontmoetingsplaats, zodat een verblijf zowel nuttig als aangenaam wordt. Ook digitale diensten, zoals Mobility as a Service (MaaS), die complete reizen van deur tot deur reserveren, stimuleren ketenmobiliteit.

Dat vraagt tevens om een schaa sprong van de belangrijkste openbaarvervoerasen: de intercitylijn

Utrecht – Arnhem - Duitsland (UAD) moet verder uitgebouwd worden als hoofdas voor (inter-) nationaal vervoer. Ede wil dat het station Ede-Waeningen hiervan meeprofitteert. In het kader van de Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley kan deze lijn ook een rol vervullen in het regionale treinvervoer, met rechtstreekse verbindingen tussen Ede en de stations richting Utrecht. Een nieuw station Ede-West, maar ook een frequenter bediend en beter uitgerust station Veenedaal-De Klomp, zijn interessant voor stedelijke ontwikkelingen. Regionale stations zorgen ervoor dat meer mensen de trein op deze verbinding gaan gebruiken en dat ontlast de A12.

Ook de Valleilijn en Rijnlijn kunnen onder andere in Lunteren en op de KennisAs ruimtelijke ontwikkelingen ontsluiten. Dat kan voor de Valleilijn op termijn een frequentieverhoging en een doortrekking richting Arnhem betekenen, en voor de Rijnlijn een verdere uitbouw als hoogwaardige openbaar vervoerverbinding.

De gemeentes Barneveld en Apeldoorn willen met de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn de regio bedienen en streven naar extra stations in Barneveld-Noord, Stroe en Apeldoorn-West. Ede heeft hier belang bij omdat dit bijdraagt aan ontlasting van de A1 en omdat openbaar vervoerreizigers meer aansluitingen krijgen met bestemmingen in de gemeente Ede.

Toegankelijk openbaar vervoer

Er zijn verbindingen die weinig reizigers trekken voor regulier openbaar vervoer, maar die essentieel zijn voor de verbinding van deur-tot-deur. Hiervoor zijn er bij veel bushaltes stallingsvoorzieningen aanwezig, maar in toenemende mate is er behoefte aan aanvullende voorzieningen voor deelmobiliteit. Ook moeten we betaalbare, toegankelijke mobiliteit op maat in stand houden en waar mogelijk verbeteren. We doelen dan op bijvoorbeeld buurt- en belbussen, deeltaxi's en vrijwilligersvervoer.

In de dorpskernen en woonwijken zijn op centraal gelegen, goed bereikbare plaatsen, efficiënte en comfortabele overstaplocaties nodig. Deze mobiliteitshubs zorgen voor de verbinding tussen maatwerkoplossingen voor vraagafhankelijk vervoer, deelmobiliteit, eigen vervoer en regulier openbaar vervoer.

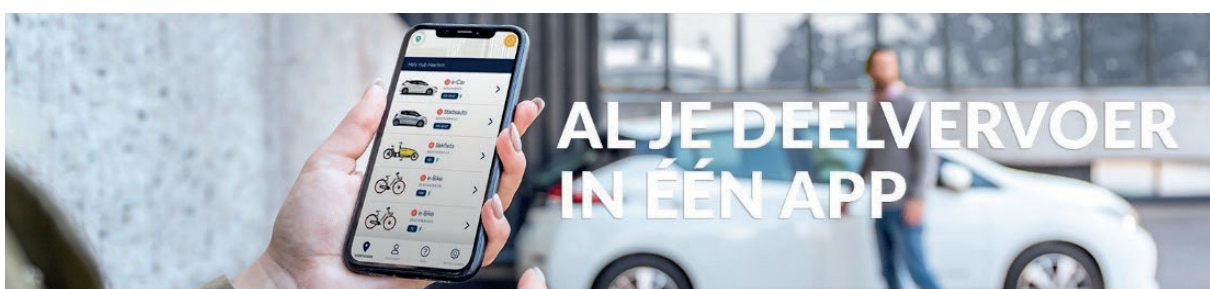
Er zijn ook verbeteringen mogelijk in de toegankelijkheid van de vervoersdata. Dit betekent dat aanbieders van mobiliteitsdiensten (MaaS) hun data onderling beschikbaar moeten stellen, zodat klanten in één app overzicht hebben van de mogelijkheden.

Autogebruik in landelijk gebied

De inzet van krachtig openbaar vervoer als waardig alternatief voor de auto is vooral van toepassing op de corridors van de spoorlijnen en de Rijnlijn. Echter, een aanzienlijk landelijk gedeelte van de gemeente Ede ligt buiten het bereik hiervan. Afstanden zijn relatief groot, vervoerstromen zijn klein en openbaar vervoer is beperkt aanwezig. Dit betekent dat in de landelijke delen van Ede de auto een belangrijk vervoermiddel is en blijft. De capaciteit van de auto-infrastructuur is grotendeels voldoende in de landelijke delen van de gemeente. Wel is het gewenst dat auto- en vrachtverkeer meer wordt gebundeld om lokale wegen te ontzien. Ook moet de verkeersveiligheid verbeteren en de aantrekkelijkheid voor medegebruik door langzaam verkeer vergroten.

Auto blijft rol spelen

De voorgaande opgaven betekenen niet dat de auto nog slechts een rol heeft voor de grote afstanden en naar verspreid gelegen bestemmingen. De auto blijft op de korte afstanden nog steeds nodig voor het verplaatsen van grotere hoeveelheden (bijvoorbeeld de wekelijkse boodschappen), of omvangrijke goederen (bijvoorbeeld een bouw pakket uit de doe-het-zelf-zaak) of om er met het gezin een dag op uit te trekken. Bovendien is niet iedereen voldoende mobiel



Mobility as a Service

om zelf te lopen of te fietsen. Uiteraard zal de auto schoon worden en treedt naar verwachting (enige) verschuiving op van bezit naar gebruik (bijvoorbeeld door deelautoconcepten). Toch zal met het oog op de bereikbaarheid van bestemmingen om in en uit te stappen, te laden en te lossen, maar ook om te parkeren, voor auto's nog altijd plaats moeten blijven in de straten.

Goede doorstroming op de hoofdinvalswegen

De bevolkingsgroei van de gemeente zal zich vooral manifesteren in en direct om Ede-Stad. Ondanks alle voorziene verduurzaming van de mobiliteit zullen er op een aantal punten van het wegennet capaciteitsproblemen ontstaan voor het gemotoriseerde verkeer. Dit heeft onder andere te maken met de locatie van ruimtelijke ontwikkelingen.

In perifeer gelegen uitbreidingsgebieden, zoals Kernhem, is een relatief hoog autogebruik te verwachten, ook al gaan we hier de fietsverbindingen naar de woonkern verbeteren.

Daarnaast zorgen meer inwoners en meer arbeidsplaatsen eenvoudigweg ook voor een toename van het aantal verplaatsingen. Om Ede-Stad bereikbaar te houden is het vooral van belang dat de hoofdinvalswegen die aansluiten op de autosnelwegen goed doorstromen. Dit betekent dat op wegen als de N224, de Galvanistraat en de Dr. Willem Dreeslaan, afhankelijk van het tempo en locatie van de groei, op den duur grote ingrepen nodig zijn om de capaciteit voor de auto-infrastructuur te vergroten. Tegelijk wordt daarmee de noodzaak om ervoor te zorgen dat fietsers en voetgangers goed kunnen oversteken steeds groter. Bij drukke wegen zijn dan ongelijkvloerse oversteekoplossingen het overwegen waard, zoals bruggen en onderdoorgangen.

VERKEERSVEILIGHEID

Samenwerken en gedragsbeïnvloeding

We willen voorkomen dat de verkeersonveiligheid toeneemt. We zoeken naar een brede, proactieve benadering, waarbij we slim gebruik maken van verkeersdata en waarbij we fysieke maatregelen en gedragsbeïnvloeding combineren. Bij deze benadering wordt de menselijke factor centraal gesteld. Het gaat hierbij om bijvoorbeeld technologische ontwikkelingen, zoals automatische snelheidsbegrenzing. Maar ook om het beschermen van kwetsbare en/of onervaren verkeers-

deelnemers, het voorkomen van afleiding in het verkeer en de aanpak van rijden onder invloed en verkeersovertreders.

Voor een succesvolle aanpak is het nodig dat we nauw samenwerken met regiogemeentes, de provincie, de politie, onderwijsinstellingen en andere maatschappelijke instanties. Data en digitale instrumenten kunnen daarbij ondersteunen, zoals de regionale verkeersdesk, die alle data gerelateerd aan mobiliteit samenbrengt, harmoniseert en ontsluit.

Ontvlechting snel- en langzaam verkeer

Een andere manier om de verkeersveiligheid te bevorderen is om bepaalde netwerken anders in te richten. Wij willen de netwerken voor snel- en langzaam verkeer verder ontvlechten, waar dit gewenst en inpasbaar is. Dit betekent bijvoorbeeld dat kruisingen van de hoofdinvalswegen met hoofdroutes voor langzaam verkeer bij voorkeur ongelijkvloers worden ingericht.

Daarnaast streven we ernaar om het netwerk van fietsroutes, daar waar inpasbaar, meer los te maken van de hoofdwegstructuur. Op gebieds-ontsluitingswegen geldt het uitgangspunt dat langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer fysiek van elkaar gescheiden zijn (met onder andere vrij liggende fietspaden).

Verlaging maximum snelheid

Op wegvakken waar het scheiden van langzaam en gemotoriseerd verkeer niet haalbaar is, komt vaker een weginrichting met een maximumsnelheid van 30 km per uur.

De uitdaging is hier om tot een weginrichting te komen die vanzelfsprekend aanzet tot het gewenste rijgedrag, maar ook rekening houdt met de veelheid aan typen weggebruikers op dergelijke wegen, zoals vrachtverkeer, lijnbussen en nood- en hulpdiensten.

Ook op de 80 km/u-wegen in het buitengebied overwegen wegbeheerders, zoals provincies, vaker de snelheid omwille van de verkeersveiligheid te verlagen naar 60 km/u.

MOBILITEIT EN OPENBARE RUIMTE

Minder wegverharding, meer groen

Vooral in de naoorlogse wijken telt Ede-Stad een aantal overgedimensioneerde wegen. Dit zijn

wegen die een bredere rijbaan hebben dan noodzakelijk is voor de hoeveelheid verkeer die er over moet rijden. Hier liggen kansen om overbodige wegverharding te vervangen door andere functies, zoals openbaar groen. Ook moet een juist gebruik van de wegen gestimuleerd worden. Daarmee verbetert de verkeersafwikkeling en vermindert de verkeersoverlast, met name de geluidsoverlast door wegverkeer. We zoeken naar mogelijkheden om verblijfs- en recreatiegebieden verkeersluwer te maken door het aandeel gemotoriseerd verkeer te verminderen. Dit kan met inrichtingsmaatregelen die afgestemd zijn op de wegencategorisering, of met ingrepen in de verkeerscirculatie.

Stimuleren deelgebruik

Het parkeerbeleid voor auto's en fietsen moet een slimme benutting van de openbare ruimte beogen door bijvoorbeeld deelauto's, deel(bak-)fietsen en parkeren op eigen terrein te stimuleren. Daarnaast worden parkeeroplossingen onderdeel van een breed pakket aan maatregelen dat duurzame mobiliteitsvormen stimuleert. Dit betekent dat de parkeernorm naar beneden kan als het autobezit door duurzame mobiliteitsvormen is afgenomen.

Hierdoor kunnen we meer maatwerk leveren bij het bepalen van de parkeerbehoefte en in de parkeernormering. Als mensen bijvoorbeeld minder (eigen) auto's nodig hebben, kan dit leiden tot minder parkeerplaatsen.

GEZONDE EN INCLUSIEVE MOBILITEIT

Ruimte voor de fietser en voetganger

Bewegen is gezond. Lopen en fietsen, zowel functioneel als recreatief, moeten voorop staan bij de inrichting van een beweegvriendelijke omgeving. De openbare ruimte moet uitnodigen tot bewegen, ontmoeten, spelen en sporten. Aan kwetsbare deelnemers, zoals ouderen en kinderen, willen we een omgeving kunnen bieden die, waar mogelijk, verkeersluw en toegankelijk is. Auto's zijn "te gast". Dit kan als gevolg hebben dat we bijvoorbeeld parkeren op afstand clusteren, of op eigen terrein organiseren. Zo maken we in de openbare ruimte plaats voor de fietser en voetganger en wordt het een aangenamer verblijfsgebied.

Uitbouw recreatief fietsnetwerk

In een beweegvriendelijke omgeving moeten de netwerken voor fietsers en wandelaars goed aansluiten op de sportterreinen en op de routes naar het buitengebied. Dat vraagt ook om een verdere

uitbouw van bijvoorbeeld het recreatieve fietsnetwerk. Op de Veluwe ligt het accent op het verbeteren van het bestaande netwerk, terwijl er in het agrarische deel van het buitengebied een opgave ligt om nieuwe routes te realiseren die waar nodig gescheiden zijn van gemotoriseerd verkeer.

Toegankelijke netwerken

Mobiliteit is een middel om te participeren in de samenleving. Daarom willen we aan iedereen, ongeacht fysieke of geestelijke beperkingen, een mobiliteitsoplossing kunnen bieden. Toegankelijke netwerken dragen daaraan bij, onder andere voor voetgangers en openbaarvervoerreizigers.

De onderdelen van netwerken die niet (goed) bruikbaar zijn voor kinderen, ouderen en gehandicapten, moeten we toegankelijk maken. We geven prioriteit aan bovenwijkse voorzieningen en hun toeleidende routes, en aan gebieden waar bijvoorbeeld veel ouderen en gehandicapten wonen.

Dagrecreatie beter opvangen

Steeds meer mensen komen van de natuur genieten in de gemeente Ede. Deze bezoekers moeten opgevangen worden in een beperkt aantal ontvangstlocaties. Goed bereikbaar per fiets, auto en openbaar vervoer. Hier laten de dagrecreanten hun auto staan, om vervolgens per fiets of wandelend van de natuur te gaan genieten.

SCHONE MOBILITEIT

Dekkend en toekomstbestendig laadnetwerk

De ambitie in het Klimaatakkoord is dat in 2030 alle nieuw verkochte auto's emissieloos zijn. In het kader hiervan is afgesproken om een regionale



Openbare laadpaal voor elektrische voertuigen
(bron: regio Foodvalley)

aanpak te ontwikkelen die bijdraagt aan forse vermindering van de CO₂-uitstoot van onze mobiliteit. De transitie naar slimme en schone mobiliteit moet zodanig worden vormgegeven dat we veiliger, gezonder en betrouwbaarder kunnen reizen.

Daarnaast wordt nog een sterke groei verwacht van andere elektrische voertuigen, zoals bussen, bestelauto's, vrachtwagens en lichte elektrische voertuigen. Hierdoor zijn er overal laadplekken nodig.

Regionaal overslagcentrum voor elektrische distributie

De instelling van een Zero Emissiezone voor Stadslogistiek (ZES) vergroot de kansen voor een regionaal overslagcentrum voor stadsdistributie van goederen. Hier kunnen goederen vanaf grote vrachtwagencombinaties, bestemd voor winkelcentra van bijvoorbeeld Ede, Veenendaal en Wageningen, worden overgeladen op kleine, elektrische voertuigen. De ideale plek hiervoor is dichtbij de aansluitingen van de A12. Combinaties met tankvoorzieningen voor schone brandstof (elektrisch of waterstof), of bewaakte langparkeervoorzieningen voor internationaal transport, zijn hier goed denkbaar.

Actieve gedragsaanpak duurzame mobiliteit

Om naar duurzame mobiliteit te gaan is een gedragsverandering bij de inwoners van Ede nodig. Dit kan bijvoorbeeld via de werkgevers die thuiswerken, fietsen en deelauto's kunnen stimuleren. Voor de werkgever betaalt zich dat terug in lagere reiskostenvergoedingen, minder ziekteverzuim, een kleiner wagenpark en minder ruimtegebruik. De kansen op een succesvolle verschoning van de mobiliteit worden groter als bedrijven, instellingen en overheden op regionaal niveau samenwerken. Dan is het bijvoorbeeld gemakkelijker om voldoende deelnemers voor een (elektrisch) deelautoconcept te behalen.

Maar de aanpak kan breder dan alleen gericht op bedrijven. Op scholen kunnen campagnes eraan bijdragen dat ouders hun kinderen vaker met de fiets of lopend naar school brengen. En sportverenigingen kunnen de leden stimuleren om al "sportend" naar het veld te komen. Voor de inwoners van de wijken is het gewenst om actief deelmobiliteit te gaan stimuleren.

Ook komt er een bezoekersaanpak. Die richt zich erop om het verkeer van toeristen en dagrecreanten zo duurzaam mogelijk te maken. Hiervoor is het nodig om recreatieve ontvangstlocaties te ontwikkelen, zoals in Otterlo.

3.3 Uitwerking van de opgaven

Zoals uit dit hoofdstuk blijkt, zijn de mobiliteitsopgaven van Ede groots, divers en complex. Ze vragen om een integrale aanpak en een gebiedsgerichte benadering. We werken daarom samen met de wijk- en dorpsverenigingen, met verschillende gemeentes van de regio Foodvalley, met hogere overheden zoals de provincie Gelderland, maar ook met commerciële en maatschappelijke partners, zoals de regionale stuurgroep Triple Helix. In de uitwerking sluiten we aan bij andere (ruimtelijke) initiatieven. Daar hoort een planproces bij waarin de kosten en baten inzichtelijk worden gemaakt: wat draagt een ruimtelijk initiatief bij aan de integrale doelstellingen van Ede en tegen welke kosten?

Er zijn ook minder complexe opgaven en deze kunnen we themagericht of sectoraal uitwerken. Daarvoor is een gebiedsgerichte aanpak niet per se nodig. Deze opgaven kunnen leiden tot voorstellen voor nieuwe mobiliteitsprogramma's en -projecten.

De uitvoeringsagenda in hoofdstuk 10 geeft een doorkijk naar de concrete mobiliteitsplannen, die zich de komende jaren aandienen en die geborgd moeten worden binnen programma's.

3.4 Zes bouwstenen voor een duurzaam mobiliteitssysteem

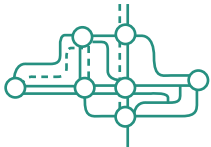
De mobiliteitsopgaven waar Ede voor staat en de bijbehorende ambities hebben we ondergebracht in zes bouwstenen. Deze bouwstenen zijn het fundament van een toekomstbestendig mobiliteitssysteem. Een systeem dat de fysieke leefomgeving minder zwaar belast én bijdraagt aan de gezondheid en het welzijn van mensen. In deel 3 werken we elke bouwsteen in één hoofdstuk gedetailleerd uit.

Zes bouwstenen voor een duurzaam mobiliteitssysteem



Nationale en regionale netwerken

- vervoergerichte ruimtelijke ontwikkeling
- krachtig openbaar vervoer op sterke verbindingen
- bereikbare poorten op nationale netwerken
- locaties ontwikkelen voor ketenmobiliteit
- regionaal mobiliteitsmanagement
- toekomstbestendige bereikbaarheid goederen



Sterke netwerken

- fijnmazig, comfortabel en toegankelijk netwerk langzaam verkeer
- verbetering concurrentiepositie fiets t.o.v. auto
- toegankelijk netwerk openbaar vervoer
- personen- en goederenvervoer faciliteren op hoofdwegenstructuur
- verminderen en opheffen verkeersbarrières



Verkeersveilige netwerken

- minder ongevallen door datagedreven en risicogestuurde aanpak
- intensiveren gedragsbeïnvloeding
- gedragsondersteunende weginrichting
- gebiedsgerichte aanpak
- bijdragen beperking groepsrisico



Aantrekkelijke netwerken

- duurzame inrichting en gebruik openbare ruimte
- slimme en innovatieve parkeeroplossingen
- natuurinclusieve inpassing van bestaande en nieuwe infrastructuur
- onderhoudsarme netwerken



Gezonde, inclusieve en schone mobiliteit

- omgeving beweeg- en ontmoetingsvriendelijk inrichten
- aantrekkelijke infra voor sport- en actieve recreatie
- zorgeloze mobiliteit op maat
- afname geluidhinder
- faciliteren en stimuleren emissievrij vervoer
- schone stadsdistributie



Mobiliteit & governance

- verkeer en vervoer randvoorwaardelijke discipline in alle fasen van het planproces
- gebiedsgerichte, integrale aanpak
- samenwerking met maatschappelijke partners
- intensiveren regionale samenwerking op regionale opgaven, op basis van actuele mobiliteitsdata

DEEL 3 | De Koersnota Mobiliteit tot achter de komma





Hoofdstuk 4

Nationale en regionale netwerken

Deze bouwsteen bestaat uit de volgende ambities:

De ruimtelijke ontwikkelingen richten zich bij voorkeur op vervoerknooppunten, concentraties van voorzieningen en verdichting van bestaand stedelijk gebied. Uitbreidingen worden zodanig ontsloten, dat alternatieven voor de auto (lopen, fietsen, openbaar vervoer) vanzelfsprekend zijn. We beperken de druk op het wegennet zoveel mogelijk. Corridors met een grote potentie, zoals de KennisAs, ontwikkelen we voor multimodaal vervoer.

We willen bijdragen aan de toekomstbestendige multimodale bereikbaarheid van de economische zwaartepunten in de regio, waarbij we met name regionale fietsroutes ontwikkelen en krachtig openbaar vervoer op de sterke verbindingen. Denk ook aan hoogfrequent spoorvervoer tussen Ede-Wageningen, de Randstad en Arnhem/ Nijmegen. Om Ede bereikbaar te houden voor de lange afstanden moeten vooral de autosnelwegen en de daarop aansluitende hoofdinvalswegen doorstromen.

De reiziger krijgt meer keuzemogelijkheden door mobiliteitshubs die voorzien in efficiënte keten-mobiliteit en deelmobiliteit. De (inter-)nationale poorten daartoe zijn Ede-Wageningen en Veenendaal-De Klomp. Op kleinere schaal worden diverse andere strategische locaties ontwikkeld tot hub.

Slimmer mobiliteitsgedrag beperkt congestie en verkleint de noodzaak tot dure wegaanpassingen. We zetten daarom in op een regionaal aangestuurd mobiliteitsmanagement. Deze bestaat uit een werkgeversaanpak van bedrijven, instellingen en overheidsorganisaties, in onderlinge samenwerking met elkaar. Ook scholen en sportverenigingen stimuleren we een actieve rol te spelen.

De gemeente Ede geeft als werkgever het goede voorbeeld door bijvoorbeeld thuiswerken te stimuleren, woon-werkverkeer met de auto te ontmoedigen en deelmobiliteit voor de medewerkers te introduceren. We wisselen kennis en ervaring hierover uit met de andere regiogemeentes.

Zwaar vrachtverkeer wordt gestimuleerd in overslagcentra aan de randen van de grote kernen over te laden naar licht en middelzwaar elektrisch verkeer om zo de winkelcentra in de regio duurzaam bereikbaar te houden. Voor met name internationaal transport wordt de transitie naar spoorvervoer aangemoedigd.

4.1 Corridorontwikkeling

VERVOERGERICHTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

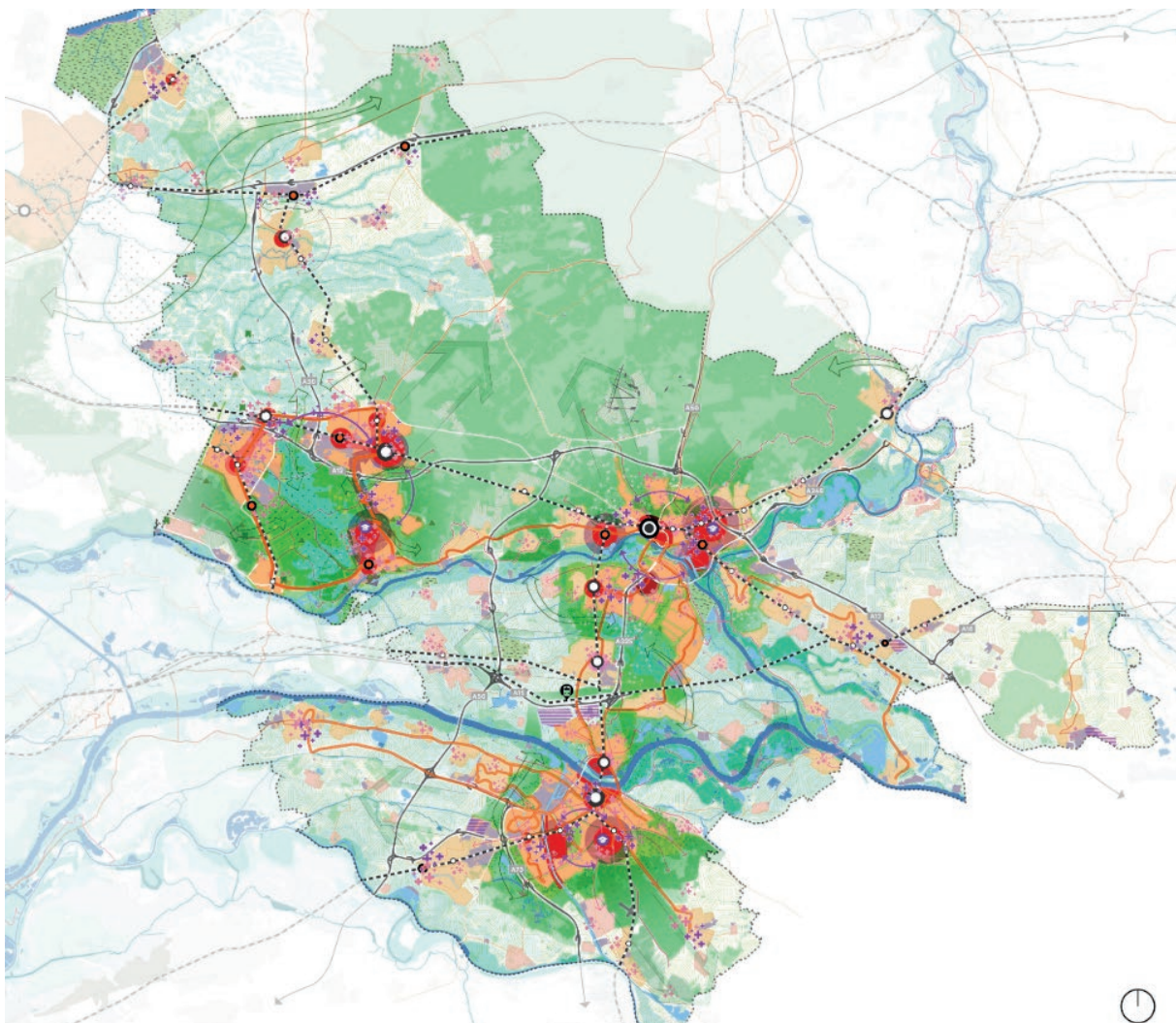
De Groene Metropoolregio is onderdeel van het grotere Stedelijk Netwerk Nederland, dat onder meer de Randstad en de Brabantse stedenrij omvat.

Vanwege de grote woningbouwopgave heeft de provincie Gelderland zich de taak gesteld om een verstedelijkingsstrategie te ontwikkelen voor deze regio. We moeten de schaarser wordende ruimte slim benutten en gebruikmaken van de kracht van de ruimtelijk-economische structuur van Oost-Nederland.

De **Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley** ziet wonen en mobiliteit in samenhang: stedelijke ontwikkelingen komen zoveel mogelijk geconcentreerd langs de spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitsland (UAD).

Verskillende stromen op internationaal, nationaal en regionaal niveau komen hier samen op een druk bezet spoor (zie ook bijlage 11.3: Corridorontwikkeling regio Foodvalley). Het aantal knelpunten op deze verbinding neemt toe. Dit leidt tot economische schade en zet een rem op verdere groei. Om het vestigingsklimaat in Nederland te versterken en de woningbouwopgave te realiseren is investeren in (inter-)nationale bereikbaarheid cruciaal. Zonder investeringen in multimodale mobiliteit kunnen de woonopgaven niet worden gerealiseerd. Het rijk stuurt hierop met de **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)**.

De uitgangspunten van de Verstedelijkingsstrategie zijn regionaal vertaald in de **Regionale Ruimtelijke Verkenning Foodvalley**. Ook zijn ze ingebed in de Omgevingsvisie van de gemeente Ede. Een belangrijk uitgangspunt is dat ruimtelijke ontwikkeling zo worden uitgewerkt dat deze bijdragen aan duurzaam mobiliteitsgedrag. Reizen wordt bijvoorbeeld korter en duurzamer door wonen en werken



De Groene Metropoolregio (bron: provincie Gelderland)

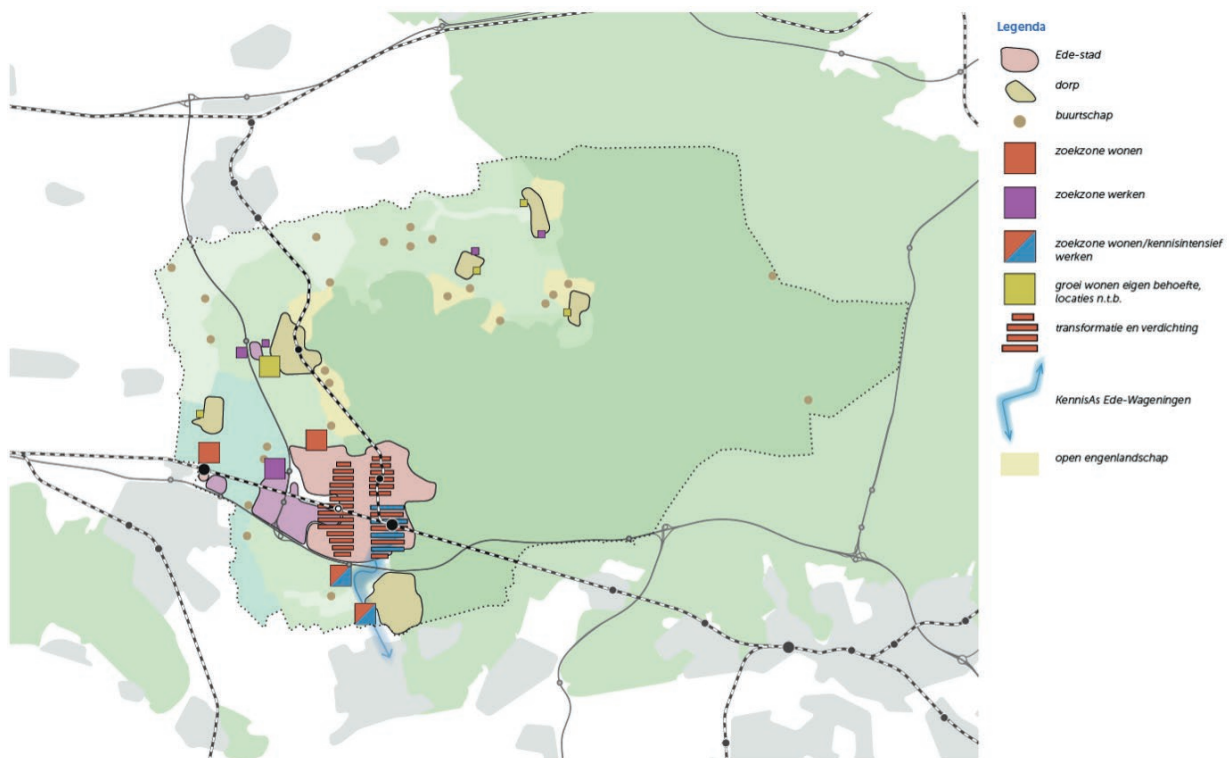
dichter bij elkaar te brengen, of ruimtelijke ontwikkelingen vooral te concentreren op multimodale vervoerknooppunten en voorzieningencusters. Dit draagt bij aan een goed vestigingsklimaat voor bedrijven, instellingen en kenniswerkers in Ede. Ook worden nieuwe woonlocaties met hoge dichtheden bij voorkeur ontwikkeld in de buurt van openbaar vervoer en/of goede fietsroutes (conform de Verstedelijkingsstrategie en de Omgevingsvisie). Het heeft de prioriteit om bestaand stedelijk gebied te transformeren of te verdichten. Lage dichtheden horen thuis bij ontwikkelingen in meer perifeer gelegen gebieden, die afhankelijker zijn van de auto. Daarmee blijft de extra mobiliteitsbehoefte beperkt.

Vanuit de Omgevingsvisie van Ede willen we Ede-Stad verdichten en transformeren, met de focus op multimodaal bereikbare locaties, zoals het centrum, stationsomgevingen en andere locaties met hoogfrequent openbaar vervoer. Nu de detailhandel wegtrekt, is er meer ruimte voor woningen in leegstaande panden en bovenverdiepingen. Ook steeds meer kantoren worden herbestemd tot woningen. In de verdere toekomst verwachten we verdichting en transformatie op de as langs de Kastelenlaan, Keesomstraat en de Dr. Willem Dreeslaan.

ONTWIKKELLOCATIES IN DE GEMEENTE EDE

Nieuwe ontwikkellocaties voor wonen en werken worden zoveel mogelijk langs de bestaande grote vervoer corridors voor fiets, openbaar vervoer en bus gezocht, bij voorkeur op corridors die uit combinaties daarvan bestaan. Langs de A12 /UAD-corridor ontwikkelen zich de bedrijventerreinen BTA12, Food & Businesspark (FBP) De Klomp en Kievitsmeent. Ook worden bij station Veenendaal-De Klomp woningbouwmogelijkheden verkend.

Daarnaast vinden op korte termijn diverse ontwikkelingen plaats langs de KennisAs. We investeren in multimodale infrastructuur met projecten als een nieuw station Ede-Wageningen, de Parklaan, Beter Bereikbaar Wageningen, een snelle fietsroute en de Rijnlijn. Noemenswaardige ontwikkelingen zijn de Kazerneterreinen, het World Food Center (WFC), de Spoorzone, ENKA, Kenniscampus en ontwikkeling van sportpark Hoekelum (Ede-Zuidoost), Valley Center, Wageningen Campus, Kortenoord, bedrijfsterein De Born-Oost en het Business & Science Park (BSP) te Wageningen. Op langere termijn komt daar een mogelijke uitbouw van Bennekom-West bij. Langs de A30 is een uitbreiding van de Kievitsmeent te verwachten. Kernhem zal eerst tot aan de A30 worden uitgebreid en daarna volgt de ontwikkeling van Kernhem-Noord.



Ruimtelijke ontwikkelingen volgens de Omgevingsvisie (bron: gemeente Ede)

Bij Lunteren wordt bedrijfsterrein De Stroet uitgebreid. Ook verwachten we dat de woningbouw, die zich nu nog concentreert op de oostzijde van de Westzoom, op zeker moment deze weg oversteeft.

In de dorpen Lunteren, Ederveen, Wekerom, Harskamp en Otterlo wordt ingezet op het bouwen voor de eigen woonbehoefte. Lunteren heeft daarvan de grootste vraag naar extra woningen. Lunteren kan relatief dichtbij de voorzieningen van het centrum en het station bouwen.

SCHAALSPRONG

Al deze ambities betekenen een schaalsporg van Ede. Ruimtelijke ontwikkelingen vereisen nieuwe infrastructuur, maar de algehele groei veroorzaakt ook een toenemende druk op de bestaande infrastructuur. Het is nog niet in detail duidelijk hoe toekomstbestendig deze infrastructuur is, en in hoeverre deze voor verschillende modaliteiten moet worden aangepast. Hiervoor is nader onderzoek nodig.

We weten wel dat er in ieder geval een slimme mix van verschillende mobiliteitsoplossingen nodig is.

Hierbij zetten we in op het volgende:

- lopen en vooral fietsen voor korte afstanden (< 15km), op zowel drukke als rustige verbindingen;
- krachtig openbaar vervoer op lange afstanden en drukke verbindingen, met behoud van minimale geografische dekking op rustige verbindingen vanwege de maatschappelijke functie;
- naadloze ketenmobiliteit: overstaplocaties tussen modaliteiten moeten efficiënt en klantvriendelijk functioneren;
- mobiliteitsmanagement dat slimme mobiliteit bevordert, zoals thuiswerken, spitsmijden, deelmobiliteit en dergelijke;
- de auto vooral voor de lange afstanden van en naar verspreid gelegen bestemmingen, en in situaties waarin andere vervoerwijzen geen alternatief kunnen bieden.

AANSLUITING OP UITGANGSPUNTEN BEREIKBAARHEIDSAGENDA REGIO FOODVALLEY

De **Bereikbaarheidsagenda van de regio Foodvalley** kiest voor een aanpak die mobiliteit slimmer, duurzamer en gezonder maakt. Deze aanpak moet bijdragen aan een regio die (inter-)nationaal goed bereikbaar is. Dit sluit aan op de bovengenoemde uitgangspunten die Ede moet

hanteren bij de beoogde schaalsporg.

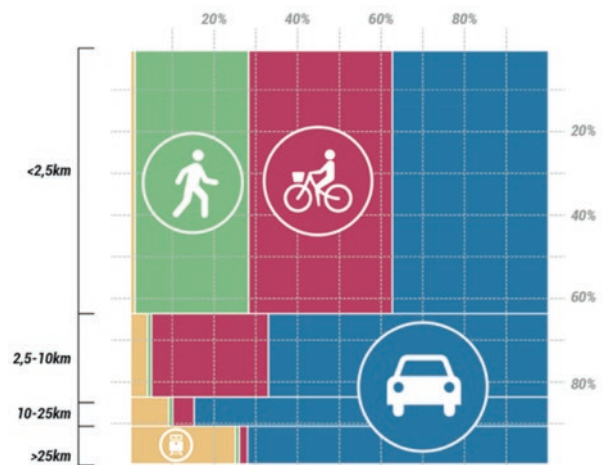
De vertragingen op de invalswegen van de regio moeten beperkt worden.

Tegelijk moet het openbaar vervoer en de fiets als concurrerende alternatieven ontwikkeld worden. In de regio komen een aantal multimodale corridors, zodat de economische en maatschappelijke hotspots voor alle vormen van vervoer vlot bereikbaar zijn. Denk aan hotspots zoals de stadscentra, WUR, Kenniscampus, grote bedrijventerreinen, toeristische attracties, scholen en het Ziekenhuis Gelderse Vallei.

4.2 Langzaam verkeer

LOPEN

Voetgangers hebben de minste ruimte nodig en de voorzieningen daarvoor zijn het goedkoopst: een aaneengesloten en toegankelijk netwerk van trottoirs en wandelpaden. Het is belangrijk om dit netwerk goed op orde te hebben rondom de spoorwegstations en de haltes van verbindende, hoogfrequente buslijnen.



Modal-Split naar afstandsklasse in Ede-Oost (bron: Odin)

FIETS OP 1

De fiets wordt steeds belangrijker. Met de elektrische fiets kunnen mensen in kortere tijd meer afstand afleggen. De elektrische fiets is tot circa vijftien kilometer een alternatief voor de auto.

Het **Nationaal Toekomstbeeld Fiets** (NTF) zet de fiets op de eerste plaats. Dit is een toekomstbeeld tot stand gebracht vanuit Tour de Force, een samenwerking tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland. Doelstelling is dat in 2027 het

fietsgebruik met 20% is gestegen ten opzichte van 2017. Voor de provincie Gelderland is het doel dat 35% van alle verplaatsingen in 2030 per fiets is. De gemeente Ede sluit aan op deze doelstellingen. Het NTF stimuleert lagere overheden om verdergaand te investeren in de fietsinfrastructuur, met name op de regionale verbindingen. De fietsbereikbaarheid van voorzieningen en vervoerknooppunten is essentieel voor een hoogwaardig woonklimaat, aantrekkelijk voor kenniswerkers. Bovendien lenen de schaalgrootte en de bevolkingsdichtheid zich in vooral het zuidelijk deel van de regio Foodvalley uitstekend voor het stimuleren van fietsen. De regio Foodvalley wil met fietsstimulering de regionale bereikbaarheid verbeteren en de gezondheid, lucht- en geluidskwaliteit verbeteren. Doel is om de intergemeentelijke fietsroutes goed en logisch op elkaar aan te sluiten en uniformiteit te ontwikkelen in verschijningsvorm en maatvoering. Om de regionale fietsinfrastructuur te verbeteren gaat het er vooral om dat barrières van spoorwegen en verkeersaders worden weggenomen, ontbrekende schakels worden aangelegd en zwakke schakels worden versterkt. Op de belangrijkste fietscorridors tussen Veenendaal en Ede en Ede en Wageningen worden snelle, veilige en comfortabele fietsroutes ontwikkeld. Voor het Binnenveld is een visie ontwikkeld om het fietsen tussen de omliggende kernen Ede, Bennekom, Wageningen, Rhenen en Veenendaal aantrekkelijker te maken. Ook tussen

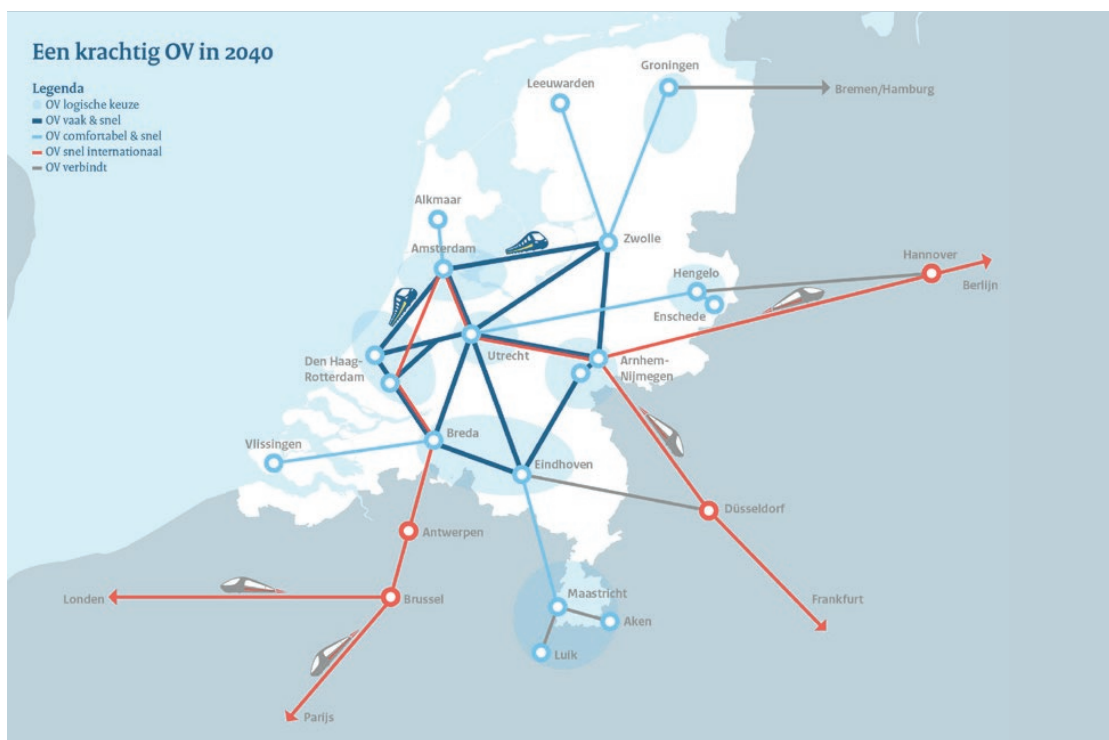
Barneveld en Ede moet de fiets een aantrekkelijker alternatief voor de auto worden. Afhankelijk van verdere ontwikkelingen in Barneveld, Lunteren en Kernhem-Noord zal de behoefte toenemen om hiervoor de fietsinfrastructuur tussen deze kernen beter uit te rusten.

Daarnaast moeten we voor zowel fietsers als voetgangers een aantal schakels in het netwerk verbeteren en aanvullen. Bijvoorbeeld door ongelijkvloerse kruisingen aan te leggen om grote barrières op te heffen. Denk aan de N224 ter hoogte van Kernhem, de Galvanistraat tussen A30 en Frankeneng, de spoorlijnen en de grote kruispunten in de Kastelenlaan, Keesomstraat en Dr. Willem Dreeslaan.

4.3 Krachtig openbaar vervoer

CORRIDOR UTRECHT - ARNHEM - DUITSLAND

(Inter)nationale bereikbaarheid over het spoor is een belangrijke voorwaarde voor de economische groeipotentie van de verbonden regio's binnen Nederland en over de grens. Hiermee worden ook belangrijke toeristische bestemmingen ontsloten. De Verstedelijkingsstrategie Groene Metropool zet in op het vergroten en versterken van het netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). In de regio Foodvalley bestaat dit uit de spoorlijnen en de Rijnlijn.



Toekomstbeeld OV, (inter-)nationaal spoorvervoer in 2040 (bron: Rijksoverheid)

Op de lange afstanden en op verbindingen tussen de grote steden van het Stedelijk Netwerk Nederland moet de trein concurreren met de auto. Treinverbindingen worden snel en hoogfrequent, terwijl het steeds moeilijker en kostbaarder wordt om grote steden per auto te bereiken.

Het **Toekomstbeeld OV 2040** voorziet daarom op de UAD-corridor in een snelle, hoogfrequente treinverbinding tussen de Randstad, Arnhem/Nijmegen en het Ruhrgebied, Frankfurt en mogelijk ook Berlijn. Ook regionale treinverbindingen worden op deze corridor verbeterd. Dit om op de lange termijn de belasting van de A12 te beperken. De spoorlijn Utrecht - Arnhem behoort met een reizigersgroei van 8,2% in de periode 2014-2018 tot de snelst groeiende van Nederland. Tot de Coronacrisis verwerkte station Ede-Wageningen op een gemiddelde dag circa 20.000 treinreizigers. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) beoogt spoorboekloos rijden op deze lijn. Station Ede-Wageningen, dat wordt verbouwd om klaar te zijn voor de toekomst, beschikt dan over een frequentie van zes intercity's per uur per richting. Deze bieden directe verbindingen met enerzijds Schiphol en de kop van Noord-Holland via Amsterdam, en anderzijds met Arnhem en Nijmegen. Dit sluit aan op de groeiende reizigersstroom en op de functie van het station als (inter-)nationale poort tot de regio. Het PHS kan

ingevoerd worden als de NS een oplossing heeft voor het structurele personeelstekort.

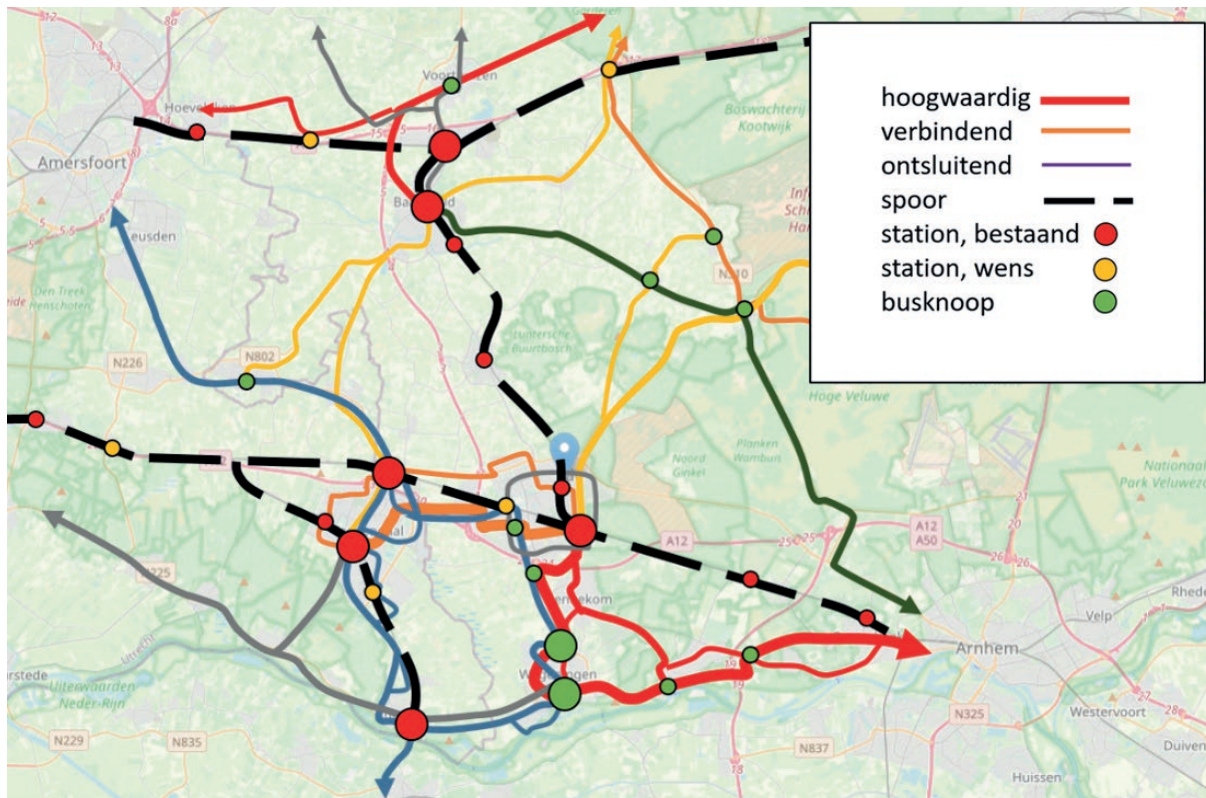
REGIONALE TREINDIENST

De regio Foodvalley wil op de lange termijn een regionale dienst tussen Ede en Utrecht toevoegen, waardoor alle stations op deze lijn rechtstreeks met elkaar verbonden worden. Dit zorgt voor een frequente bediening van bestaande stations en biedt mogelijkheden voor het toevoegen van nieuwe stations. Dit is nodig om alle ruimtelijke ontwikkelingen op deze corridor goed per openbaar vervoer te ontsluiten.

Een nieuw station Ede-West voor regionale treinen is een gewenste ontwikkeling, gezien de positionering naast bedrijfsterrinen met in totaal 15.000 arbeidsplaatsen (Frankeneng, Heestereng en de Vallei) en woonwijken met bij elkaar ruim 20.000 inwoners (Veldhuizen en Rietkampen). De nut en noodzaak van zo'n station worden benadrukt door onze ambitie om dit deel van Ede op termijn te gaan verdichten en transformeren. Vanwege woningbouwontwikkelingen bij De Klomp en Ederveen is het wenselijk dat op intercitystation Veenendaal-De Klomp de treinen vaker stoppen.

VALLEILIJN

De Valleilijn heeft in de afgelopen jaren nieuwe groepen reizigers aangetrokken door de



Visie op een krachtig regionaal OV-netwerk (bron: gemeente Ede)

stations Hoevelaken en Barneveld-Zuid. Ook is er een kwartierdienst tussen Amersfoort en Barneveld-Zuid. Het voorzieningenniveau van de stations is op orde gebracht, door bijvoorbeeld openbare toiletten.

Door deze ontwikkelingen ontstaat er mogelijk ook een behoefte aan frequentieverhoging op de Valleilijn. Dit vereist infrastructurele aanpassingen. Ook kan het gewenst zijn om de Valleilijn door te trekken, zodat rechtstreekse verbindingen ontstaan tussen Amersfoort, Barneveld, Ede en Arnhem. Een kanttekening hierbij is dat er vooral veel scholieren en studenten de Valleilijn gebruiken. Hoe intensief de lijn gebruikt wordt, hangt ook af van de mate waarin online onderwijs ingevoerd wordt en of de studenten-ov-kaart blijft bestaan. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen langs de Valleilijn, met mogelijk ook nieuwe stations voor (nieuw) woon-werkverkeer, zorgen mogelijk voor een diverser reispubliek en maken de lijn minder afhankelijk van scholieren en studenten.

CORRIDOR AMERSFOORT - APELDOORN

Ook de noordelijke regio Foodvalley groeit. Rijksweg A1 kampt met congestie. Daarom streeft de regio Foodvalley samen met de gemeentes Barneveld en Apeldoorn naar een regionale bediening op de spoorlijn Amersfoort – Apeldoorn.

Dit maakt nieuwe stations op deze lijn mogelijk in Barneveld-Noord, Stroe en Apeldoorn-West. Ede heeft hier belang bij, omdat dit bijdraagt aan ontlasting van de A1. Daarnaast zorgt een station in Barneveld-Noord op de hoofdlijn voor een snellere verbinding tussen Ede en Apeldoorn. Een station ter hoogte van Stroe, in combinatie met een aansluitende buslijn, biedt een extra openbaarvervoerbinding voor Harskamp, Otterlo en Wekerom. Voor bezoekers van het Nationale Park De Hoge Veluwe en Otterlo, als één van de recreatieve toegangspoorten voor de Veluwe, wordt dit dan een goed alternatief voor de auto.

CONCESSIES

Het streekvervoer gaf voor de uitbraak van de Coronapandemie overwegend een positief beeld. Veel buslijnen zijn de afgelopen jaren in gebruik gegroeid en slechts enkele lijnen kennen een problematisch laag gebruik. De regio Foodvalley wil de kracht van het regionale openbaarvervoernetwerk versterken waar dit kansrijk is en onderzoekt de perspectieven voor de ontwikkeling van het netwerk.

De ligging van de regio op diverse concessiegrenzen maakt dit gecompliceerd. Dit is met name het geval in het zuidelijk deel van de regio, dat dichtbevolkt is, en in vervoerskundig opzicht steeds meer als één grote stad beschouwd wordt. Daarom is voor dit deel van de regio een agglomeratiebediening gepast, mogelijk versterkt door een regiodekkend concessiegebied. Een dergelijk concessiegebied biedt kansen voor de introductie en versterking van doorgaande buslijnen, waardoor overstappen minder vaak nodig is.

RIJNLIJN

Voor regionale verbindingen zijn buslijnen nodig die goed aansluiten op de stations, door dichtbevolkt gebied voeren en bestemmingen hebben met een groot reizigerspotentieel. Vooral op de KennisAs kan de bus de schakel zijn tussen station Ede-Wageningen, de Kenniscampus, de Poortwachter als potentiële P+R-locatie, de Campus Wageningen en verder door via Wageningen-Centrum, Renkum, Doorwerth en Oosterbeek richting Arnhem Centraal. Daartoe wordt de **Rijnlijn**, opvolger van de Valleilijnbus, als HOV-lijn uitgebouwd. De lijn heeft een grote capaciteit, een hoge frequentie en een vlotte rechtstreekse verbinding.

De verwachting voor de komende tien jaar is dat zowel het aantal studenten als de werkgelegenheid op de KennisAs blijft groeien. Door de Rijnlijn worden (research)afdelingen van startende en grote bedrijven goed bereikbaar. Op lange termijn zou de lijn uitgebouwd kunnen worden tot een **bus rapid transit**, een volledig conflictvrij systeem van hoogfrequente, snelle, metroachtige bussen, vergelijkbaar met de Zuidtangent in de omgeving van Schiphol.



Bus rapid transit op de Zuidtangent (bron: S. de Jong)

OVERIGE LIJNEN

De regio Foodvalley wil de directe busverbindingen tussen de kernen Wageningen, Ede, Rhenen

en Veenendaal en omliggende regio behouden dan wel versterken en omissies met vervoerpotentie aanvullen. Prioriteit heeft een hoogwaardige busverbinding tussen Ede en het centrum van Veenendaal, mogelijk met later een aftakking naar Veenendaal-De Klomp

Ook willen we de buslijnen uit regio Rivierland via de Rijnbrug bij Rhenen doortrekken naar Veenendaal, Wageningen en verder naar Ede. Daarnaast is een rechtstreekse busverbinding tussen Wageningen Campus en Renswoude, Scherpenzeel en Amersfoort via station Veenendaal-De Klomp een optie. Ook denken we aan een rechtstreekse busverbinding tussen Amersfoort en het centrum van Veenendaal via Veenendaal-De Klomp, en tussen Barneveld en Veenendaal. Vanuit Ede-Wageningen zou een regionale buslijn een rechtstreekse verbinding met Renkum en Heesum kunnen bieden door de corridor van de Rijnlijn af te snijden langs Wageningen-Hoog.

De inzet van krachtig openbaar vervoer als waardig alternatief voor de auto is vooral van toepassing op de corridors van de spoorlijnen en de Rijnlijn. Echter, de meer landelijke delen van de regio Foodvalley liggen grotendeels buiten het bereik hiervan. Afstanden zijn relatief groot, vervoerstromen zijn klein en openbaar vervoer is beperkt aanwezig.

In de landelijke delen van de regio zien we dan ook een tegengestelde beweging. Het reguliere openbaar vervoer richt zich op het faciliteren van de grote stromen en trekt zich terug uit het landelijk gebied en de kleine dorpskernen. Ook worden lijnen uit oogpunt van efficiency rechtgetrokken. Het gevolg is dat mensen in de landelijke gebieden afhankelijker worden van voor- en natransport. Uit maatschappelijk oogpunt is het van belang om een minimaal serviceniveau van reguliere diensten overeind te houden, waarop andere vormen van aanvullend transport aansluiten. Iedere woonkern zou over minimaal één buslijn moeten beschikken, die op alle dagen van de week reguliere verbindingen biedt met de buitenwereld. De haltes in deze kernen moeten een goed serviceniveau hebben om zo goed aan te sluiten op diverse vormen van voor- en natransport. Meer hierover in 4.5 over mobiliteitshubs.

4.4 Autobereikbaarheid

EDE-STAD

De bevolkingsgroei van gemeente Ede vindt vooral plaats in en direct om Ede-Stad. Ondanks alle voorziene verduurzaming van de mobiliteit verwachten we op een aantal punten capaciteitsproblemen voor het gemotoriseerde verkeer. Dit heeft onder andere te maken met de locatie van enkele ruimtelijke ontwikkelingen. Kernhem is bijvoorbeeld relatief ver gelegen van voorzieningen en hoogfrequent openbaar vervoer, maar juist dicht bij grote invalswegen. Dat leidt tot een bereikbaarheidsprofiel met een groot aandeel autogebruik. Daarnaast leiden een grotere bevolking en meer arbeidsplaatsen ook tot een toename van het aantal verplaatsingen en dus ook tot meer verkeer.

Om ervoor te zorgen dat Ede-Stad bereikbaar blijft ten opzichte van de regio en de rest van Nederland, is het vooral van belang dat de hoofdinvalswegen die direct aansluiten op de autosnelwegen, goed doorstromen. Project Parklaan borgt voorlopig de bereikbaarheid van de oostflank van Ede. Daarna verwachten we dat er ingrepen nodig zijn om de autocapaciteit te vergroten op hoofdinvalswegen zoals de N224, de Galvanistraat en de Dr. Willem Dreeslaan. Denk daarbij aan extra rij- of opstelstroken, of zelfs het aanbrengen van ongelijkvloerse kruispunten.

DORPEN

Als er nieuwbouw komt tussen De Klomp en Ederveen, ontstaat ook de noodzaak om de gebrekkige verbinding op te lossen tussen de N224 en de A30 via de huidige dorpskern van De Klomp. Ook een verdere ontwikkeling van Lunteren tussen de A30 en de Westzoom kan betekenen dat hier nieuwe of zwaardere infrastructuur voor de auto nodig is, om het dorp ten opzichte van de A30 bereikbaar te houden.

Langs de randen van de gemeente Ede wordt de hoofdwegstructuur verbeterd. Barneveld krijgt een volledige rondweg. Dit betekent ook een verbeterde bereikbaarheid voor het buitengebied rond Wekerom met de A30. In de gemeente Wageningen wordt de capaciteit op de Mانشholtlaan (N781) en de Nijenoordallee vergroot. Hierdoor wordt de kern Bennekom als sluiproute tussen Ede en Wageningen minder aantrekkelijk.

POORTEN VAN DE REGIO

Verder weg bereidt Rijkswaterstaat de ombouw voor van de knooppunten Hoewelaken en de aansluiting tussen de rijkswegen A1 en A30. Ook wordt gewerkt aan capaciteitsvergroting op de Rijnbrug bij Rhenen en een verdubbeling van de Rondweg-Oost langs Veenendaal. Deze aanpassingen verbeteren de bereikbaarheid van de gehele regio en daar profiteert ook de gemeente Ede van.



De poorten van de regio (bron: Bereikbaarheidsagenda regio Foodvalley)

4.5 Ketenmobiliteit

DIENSTVERLENING

De vervoerknooppunten moeten voor alle potentiële modaliteiten in de betreffende omgeving geschikt zijn. Ze moeten bovendien voorzien in de toenemende behoefte aan naadloze ketenmobiliteit. Efficiënte en comfortabele ketenmobiliteit op overstappunten verleiden de reiziger namelijk om duurzamer te gaan reizen. Ze bieden bijvoorbeeld parkeer- en stallingsvoorzieningen en deelmobiliteitsconcepten bij bushaltes, car-poolplaatsen of stations. Stallingsmogelijkheden bij vervoerknooppunten voorkomen wildstallen. Ze bestaan bij voorkeur uit een bewaakt en een onbewaakt gedeelte. Van belang is dat de stalling goed aansluit op de perrons, zodat de loopafstanden kort blijven.

Deelvervoer is in opkomst en maakt onderdeel uit van een groeiende keten aan vervoersdiensten.

Mobility as a Service stimuleert ketenmobiliteit door de reserveringsmogelijkheid van deur tot deur. Deze diensten berekenen op ieder moment voor iedere reis, welke (combinatie van) modaliteiten het beste aansluiten op de vraag. Er kan worden gefilterd op snelheid, kosten en duurzaamheid. Een reis kan dan bestaan uit een



Mobility as a Service (bron: gemeente Ede)

deelauto als voortransport, een trein als hooftransport en een deelfiets als natransport.

Deze diensten kunnen alleen goed functioneren als alle aanbieders hun data open en vrij beschikbaar stellen. Daarnaast wordt de ketenmobiliteit gestimuleerd als alle vervoerdiensten geïntegreerd zijn in één abonnement, inclusief de aanbieders van deelmobiliteit. Dit is geen gemeentelijke taak.

MOBILITEITSHUBS

Knooppunten voor ketenmobiliteit, oftewel mobiliteitshubs, vormen het vertrekpunt voor duurzame reizen. Vandaag reis je met de bus of trein, morgen met een deelfiets of deelauto. Via een mobiliteitshub kom je overal. Stap je over op de volgende knoop, dan pak je met hetzelfde gemak een fiets of een auto. Zo kom je snel op je bestemming.



De mobiliteitshub in een wijk of dorp (bron: Share-NORTH)

Grote mobiliteitshubs zijn bijvoorbeeld (intercity-) stations en/of regionale busstations. Het zijn de (inter-)nationale openbaarvervoerpoorten tot de regio, waar ruimtelijke ontwikkelingen zich op focussen. Een strategische ligging en goede

overstapmogelijkheden zijn essentieel voor het succes van deze hubs. Daarnaast worden ze uitgerust met voorzieningen, zodat mensen er zorg kunnen regelen (kinderdagverblijf, kapper), ontmoeten (horeca), kopen (detailhandel) en werken (vergaderruimte).

Mobiliteitshubs zijn te onderscheiden naar de volgende locatietypen:

1. stedelijk, bijvoorbeeld het intercitystation Ede-Wageningen
2. stadsrand, bijvoorbeeld een P+R- of carpoolterrein zoals de Poortwachter
3. regionaal, bijvoorbeeld station Lunteren in een middelgrote kern
4. ruraal, een goed toegankelijke landelijke bushalte naar de stad
5. dorp/wijk, met deelmobiliteit voor bewoners en/of bedrijven
6. logistiek, voor het overladen van goederen

Naast de grote en middelgrote mobiliteitshubs (nrs. 1, 2 en 3), zien we steeds meer kleinschalige hubs (4 en 5) ontstaan. Deze liggen vaak in de wijk of het dorp en zijn te combineren met bestaande bushaltes, waar diverse voorzieningen aan worden toegevoegd om de ketenmobiliteit te stimuleren.

Op zo'n hub is altijd een vorm van deelmobiliteit aanwezig en er kunnen fietsen gestald worden. Andere vervoerfuncties zoals laadpunten, (deel) taxi- en carpoolplaatsen, P+Bike etc. hebben hier ook een meerwaarde.

Een mobiliteitshub kan ook functioneren als laagdrempelig ontmoetingspunt. Denk daarbij aan diensten als pakketkluisjes en een sleuteloverdrachtsysteem voor vakantieadressen en andere deelplatformen. Op loopafstand zijn bovendien diverse diensten aanwezig, zoals een winkel of een afhaalpunt voor pakketjes. Een mobiliteitshub maakt de reiziger minder afhankelijk van een eigen auto of eigen fiets. Het brengt diverse vervoersopties dichterbij huis.

Binnen de regio Foodvalley zijn diverse locaties voor een mobiliteitshub verkend (zie ook bijlage 11.4: Verkenning locaties mobiliteitshubs in gemeentes Ede en Veenendaal). Het versterken van de bestaande mobiliteitshubs (met name de stations) en het ontwikkelen van nieuwe hubs, verspreid in een netwerk over de regio, levert goede alternatieven voor de auto. Bovendien

dragen de hubs bij aan behoud en versterking van de leefbaarheid in de wijken en dorpen, zeker op locaties waar het reguliere openbaar vervoer sterk verschaald of geheel afwezig is.

EDE-WAGENINGEN

Station Ede-Wageningen functioneert als een grootschalig stedelijk knooppunt voor openbaar vervoer. Het is één van de (inter-)nationale poorten tot de regio. De komende jaren wordt dit station in allerlei opzichten tot een comfortabele, multimodale overstapmachine omgebouwd: een extra spoor voor de hoogfrequente dienstregeling en een nieuw busstation. Alle bussen worden op één plein pal voor de nieuwe hoofdingang van het station geconcentreerd. Op deze manier is er altijd een vlotte overstap tussen trein en bus. De stallingcapaciteit wordt uitgebreid naar 7.500 fietsen, er komt een aansluiting op de snelle fietsroutes naar Wageningen en Veenendaal, er is een divers aanbod van deelmobiliteit en een P+R-garage met laadvoorzieningen voor elektrische personenvoertuigen.

STATION VEENENDAAL-DE KLOMP

Station Veenendaal-De Klomp is een voorbeeld van een veldstation dat reizigers uit Veenendaal, maar ook uit dorpen in de wijdere omgeving aantrekt. Als intercitystation functioneert het als een nationale poort. Het gegeven dat het station relatief goed per auto bereikbaar is in combinatie met de grote afstanden van voor- en natransport, brengt met zich mee dat het station een groot aandeel P+R-reizigers heeft. Het aandeel fietsers en (overstappende) busreizigers neemt evenwel toe.

Actuele ontwikkelingen zijn de nieuwbouwwijk Groenpoort in Veenendaal en het bedrijventerrein FBP De Klomp. Voor de verdere toekomst is het, aansluitend op de Omgevingsvisie en de Verstedelijkingsstrategie, mogelijk dat de noordzijde van het station een woningbouwlocatie wordt. Dat verandert het karakter en daarmee ook het gebruik van het station in een (voor-)stedelijke setting.

De huidige infrastructuur die station Veenendaal-De Klomp en omgeving ontsluit, is niet toekomstbestendig. De stationsvoorzieningen en toeleidende infrastructuur – met name de stationsonderdoorgang – kunnen verdere groei niet meer aan. Hiermee staan ook de bereikbaarheid en leefbaarheid van De Klomp onder druk (zie 5.7: Lokale bereikbaarheid).

Centraal onderdeel **Verkeersvisie station Veenendaal-De Klomp en omgeving** (in opdracht van Ede en Veenendaal opgesteld in 2020) is de oriëntatie van de stationsingang op de Veenendaalseweg als route voor langzaam verkeer en openbaar vervoer. Doorgaand autoverkeer krijgt in deze visie een nieuwe verbinding buiten de dorpskern om. Deze verbinding ontsluit de bus- en parkeervoorzieningen van het station. Aanvullend komen er nieuwe fietsroutes om het station direct te verbinden met Veenendaal-Oost, BTA12 en de Batterijen.



Conceptstructuur langzaam (groen)- en snelverkeer (rood) Veenendaal-De Klomp (bron: Verkeersvisie station Veenendaal-De Klomp en omgeving, Movares 2020)

POORTWACHTER A12

Op de KennisAs liggen enkele locaties waar verschillende modaliteiten bij elkaar komen. Naast station Ede-Wageningen is dat ook de omgeving van de Poortwachter, een stadsrandlocatie op de aansluiting van de Dr. Willem Dreeslaan (N781) op de A12. Hier passeert voor een groot deel extern autoverkeer, dat via de Poortwachter van en naar bestemmingen aan de KennisAs rijdt. Tegelijk lopen de Rijnlijn en een hoofd fietsroute langs de locatie. Een mogelijke ontwikkeling is de uitbouw van het carpoolterrein tot een P+R-voorzie-

ning, in combinatie met een nieuwe halte voor de hoogfrequente Rijnlijn. Daarmee kan de Poortwachter zich ontwikkelen als overstaplocatie tussen auto, deelvervoer, bus en fiets voor aansluitingen richting bijvoorbeeld de WUR, de Kenniscampus of het WFC.

Bepalend voor de schaalgrootte van deze vervoerknoop is het gemak waarmee mensen kunnen overstappen en het ongemak dat men ervaart om met de auto naar bestemmingen langs de KennisAs te rijden.

Flankerend parkeerbeleid op de eindbestemming, zoals bijvoorbeeld betaald parkeren, is ook een voorwaarde voor het succes hiervan. De hub kan als parkeerlocatie worden gecombineerd met nieuw te ontwikkelen sportfuncties in het gebied ten zuiden van de Parklaan.

De multimodale functie van de mobiliteitshub bij Poortwachter wordt versterkt door een aanvullende fietsroute, parallel aan de A12, tussen de N781 en de Edeseweg. Daarmee komt de vervoerknoop te liggen op een kruispunt van fietsroutes tussen Bennekom, Wageningen, Veenendaal en Ede-West. Dit biedt ook een entree voor dagrecreanten die fietstochten op de Veluwe willen maken.

N224/A30

Een tweede stadsrandlocatie is de aansluiting van de N224 op de A30. Ook hier ligt een carpoolplaats en rijdt er een bus, hoewel minder frequent. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, zoals een bovenwijks park met sport- en horecavoorzieningen, in combinatie met aansluitende fietsroutes en een bushalte, versterken de potentie van deze mobiliteitshub.



Voorbeeld van een grootschalig transferium
Bron: Den Bosch Region.

RURALE MOBILITEITSHUBS

Rurale mobiliteitshubs liggen in het buitengebied, veelal in of aan de rand van kleine dorpen, op of nabij kruispunten van gebiedsontsluitingswegen. Bewoners uit het buitengebied kunnen vanaf hier vlot en direct naar de stad reizen. De aanrijroutes kunnen lang zijn. Daarmee is het functioneren van deze hubs afhankelijk van goede stallingsvoorzieningen voor fietsen. Voorbeelden van haltes die zich tot rurale hubs kunnen ontwikkelen, zijn die bij de rotondes van Otterlo en Wekerom en mogelijk ook een centraal gelegen halte in Harskamp.

MOBILITEITSHUBS IN DORPEN OF WIJKEN

Op allerlei plekken midden in de wijken of dorpen maar ook op bedrijventerreinen, liggen strategische locaties voor kleinschalige mobiliteitshubs, zoals bij bestaande bushaltes, kantoorclusters of winkelcentra. Behalve het aanbieden van deel-mobiliteit gaat het hier ook om een comfortabele aansluiting van aanvullend vraagafhankelijk vervoer op het reguliere openbaar vervoer. Net als de rurale mobiliteitshubs kunnen de hubs in de dorpen en wijken bijdragen aan behoud van draagvlak voor voorzieningen die anders dreigen te verdwijnen. Bovendien dragen ze bij aan het behoud van toegankelijk vervoer voor kwetsbare deelnemers aan de samenleving. Denk aan een aansluiting met een deeltaxisysteem, om zo deur-tot-deur- en deur-tot-haltevervoer te bieden. Meer hierover in 8.3: Inclusieve mobiliteit.

LOGISTIEKE HUBS

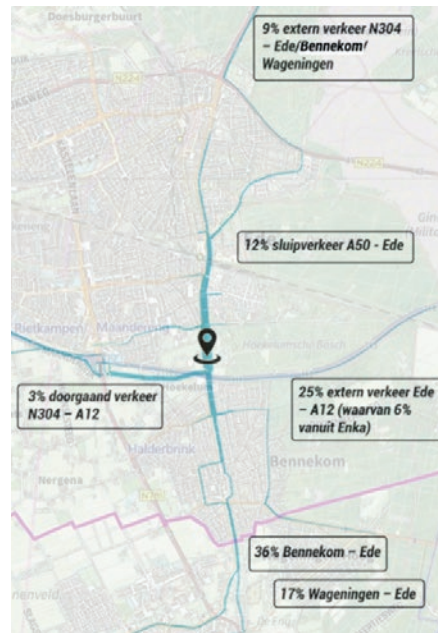
Dit zijn overlappunten voor goederen tussen verschillende vervoersmodaliteiten. Meer hierover in 4.7: Goederentransport.

4.6 Slimme mobiliteit

MOBILITEITSMANAGEMENT

Om de regio bereikbaar te houden wil Ede slimme mobiliteit stimuleren. Mobiliteitsmanagement is daarbij een onmisbaar onderdeel. De ambitie is om het aandeel van de auto in het woon-werkverkeer te verkleinen. Woon-werkverkeer levert namelijk de grootste bijdrage aan de piekdrukke tijdens de spitsuren. Ede stimuleert in samenwerking met de regio Foodvalley de uitvoering van de werkgeversaanpak.

Het streven is dat bedrijven, organisaties en onderwijsinstellingen die zich hierbij aansluiten, de voordelen inzien van een actieve sturing op het mobiliteitsgedrag van de medewerkers.



Selected link herkomsten en bestemmingen ter hoogte van Hoekelum (bron: Dynamisch Verkeersmodel RHDHV)

Bijvoorbeeld door thuiswerken, fietsen en deel-mobiliteit te stimuleren.

Dit levert voor de regio een betere bereikbaarheid op, maar ook een bijdrage aan schonere lucht en aan het klimaatbeleid. Voor de werkgever betaalt het zich daarnaast terug in lagere reiskostenvergoedingen, minder ziekteverzuim, een kleiner wagenpark en minder ruimtegebruik.

De kansen op een succesvol mobiliteitsmanagement worden groter als bedrijven, instellingen en overheden regionaal samenwerken. Zo wordt bijvoorbeeld het benodigd aantal deelnemers aan een (elektrisch) deelautoconcept makkelijker gehaald als een groep bedrijven dit gezamenlijk opzet.

GROENE MOBILITEIT PARKLAAN

Op lokaal niveau zet de gemeente in op verbreding van de doelgroepen voor mobiliteitsmanagement. Volgens de **visie en actieplan Duurzame Mobiliteit Parklaan Ede** wil de gemeente binnen het invloedsgebied van de Parklaan de inwoners, scholen, sportverenigingen en bedrijven zoveel mogelijk verleiden tot slimme mobiliteit. Hierdoor zal de nieuwe Parklaan minder snel last krijgen van de ruimtelijke ontwikkelingen aan de oostzijde van Ede. Het verkeersmodel verschaft daarbij inzicht in de herkomst en bestemmingen van de gebruikers van de nieuwe weg. Door dit te combineren met de berekende wegcapaciteit op het maatgevende wegvak (ter hoogte van

Hoekelum) krijgen we inzicht in welke doelgroepen kunnen bijdragen aan de gedragsverandering die nodig is om de wegcapaciteit toekomstbestendig te houden.

De gemeente Ede als werkgever heeft een mobiliteitsplan vastgesteld dat onder andere thuiswerken stimuleert, woon- werkverkeer met de auto ontmoedigt en deelmobiliteit voor de medewerkers introduceert. Met de andere regio-gemeentes wordt hierover kennis en ervaring uitgewisseld.

4.7 Goederentransport

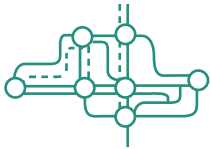
WEGVERVOER

Er zijn diverse projecten op verschillende hoofdtransportassen in en buiten de regio Foodvalley, die bijdragen aan toekomstbestendige bereikbaarheid voor goederen, zoals verbreding van de N233 langs Veenendaal-Oost en op de Rijnbrug bij Rhenen, de ombouw van de aansluiting A1/A30 en van knooppunt Hoevelaken. Daarnaast verwachten we dat er regionale opslagcentra komen voor de stadsdistributie van goederen. Op deze logistieke hubs worden goederen vanaf grote en zware vrachtwagencombinaties, bestemd voor winkelcentra in de regio, overgeladen op kleine of middelzware, emissievrije voertuigen. De instelling van emissievrije zones in steeds meer steden, waaronder ook Ede, in combinatie met de toenemende congestie, werken dergelijke oplossingen in de hand. In het zuidelijk deel van regio Foodvalley ligt de zoekruimte voor een dergelijke ontwikkeling bij de aansluiting tussen de A12 en A30.

We kunnen op deze plekken ook denken aan een combinatie met tankvoorzieningen voor schone brandstof (elektrisch of waterstof), of bewaakte langparkeervoorzieningen voor internationaal transport.

SPOORVERVOER

Voor lange, internationale afstanden is er in toenemende mate sprake van een verschuiving van wegtransport naar spoorvervoer. De Betuweroute draagt hier al aan bij. Met innovaties wordt de corridor tussen de Rotterdamse haven en het Duitse achterland verduurzaamd. Zo zijn er initiatieven voor een railterminal aan de spoorlijn Amersfoort - Apeldoorn ter hoogte van Barneveld. Deze kan ook interessant zijn voor bedrijven in de gemeente Ede. Daarnaast speelt er de wens om de Noordtak te realiseren. Dit is een aftakking van de Betuweroute naar Twente en verder richting Midden- en Noord-Duitsland. Deze verlicht de druk van goederentreinen op het drukke spoor Utrecht - Arnhem.



Hoofdstuk 5 Sterke netwerken

Deze bouwsteen bestaat uit de volgende ambities:

Op de korte afstanden werken we eraan dat lopen en fietsen kunnen concurreren met de auto. Voor de voetganger betekent dit dat we netwerken maken die veilig en toegankelijk zijn. Hierbij krijgen voetgangersroutes rond bovenwijkse voorzieningen en hun verbinding tot toeleidend vervoer, zoals bushaltes, prioriteit. Voor de fietser betekent dit dat we doorgaan met werken aan een fijnmazig, comfortabel en direct netwerk.

Openbaar vervoer wordt gefaciliteerd door een netwerk van geschikte wegen en haltes, die strategisch liggen ten opzichte van de voorzieningen. Deze haltes zijn in principe toegankelijk en bij voorkeur beschermd, en het niveau van de informatievoorziening sluit aan bij het gebruik ervan.

De auto moet op korte afstanden vaker omrijden. Extern autoverkeer wordt zo snel mogelijk naar een robuust hoofdwegennet geleid, om daar goed aan te kunnen sluiten op de regionale en nationale verbindingen.

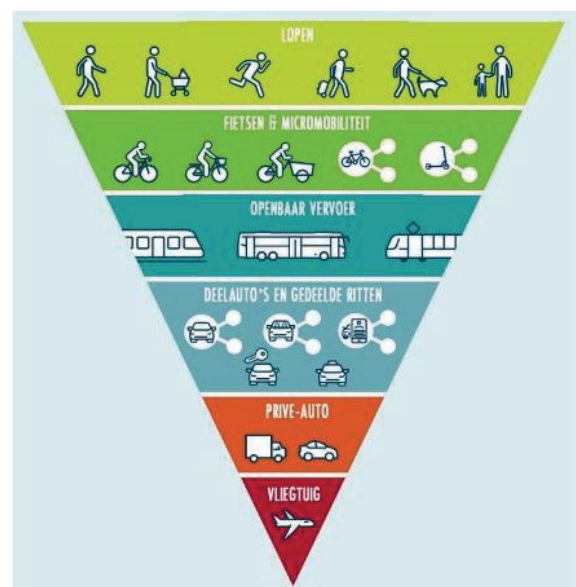
Winkelcentra en dorpskernen zijn toekomstbestendig bereikbaar voor in ieder geval licht en middelzwaar vrachtverkeer, dat zoveel mogelijk gebundeld wordt op de hoofdwegenstructuur.

We willen gebieden zo goed mogelijk bereikbaar houden voor het langzame verkeer. Dit doen we door de barrièrewerking van veel (spoor-)wegen te verminderen.

5.1 Context

De aanhoudende ontwikkeling van Ede vraagt om een koerswijziging die zich richt op duurzame mobiliteit. Om te voorkomen dat het wegennet dichtslibt, zijn er verschuivingen nodig in de modaliteitsmix. Duurzame vervoerwijzen zoals lopen, fietsen en collectief vervoer staan centraal. Pas wanneer die ongeschikt zijn voor een bepaalde reis, komt de auto in beeld. Dat kan zijn in de vorm van een deelauto, een gedeelde rit of de eigen auto. Deze gedragsverandering draagt bij aan een betere bereikbaarheid, een sterker vervoersysteem, een betere doorstroming op het ontsluitende (hoofd)wegennet van en naar regio Foodvalley en aan een lagere milieubelasting. Ons wegennet moet op deze ontwikkelingen worden ingericht.

De kernen van Ede zijn gemaakt voor langzaam verkeer: per fiets is Ede-Stad binnen twintig minuten te doorkruisen. De auto doet dat



De mobiliteitspiramide (bron: Share-NORTH)

nauwelijks sneller. In de dorpen zijn de afstanden nog korter en de kernen Lunteren en Bennekom liggen beide ook op fietsbare afstand van Ede. De

inzet op verdichting en transformatie in delen van Ede-Stad zal de potentie voor fietsverkeer vergroten. Er liggen dus kansen om voor de korte afstanden het lopen en vooral het fietsen te stimuleren. Daartoe moeten we ook het aantal directe auto-verbindingen binnendoor terugdringen: niet noodzakelijke autoritten worden daarmee ontmoedigd en de concurrentiepositie van met name de fiets ten opzichte van de auto verbetert.

Voor het faciliteren van het noodzakelijke auto-verkeer blijft het evenwel van belang om de doorstroming op de hoofdwegenstructuur op orde te houden, met inachtneming van de belangen van langzaam verkeer.

5.2 Voetgangersnetwerk

NETWERKEN

Om het lopen te stimuleren hebben voetgangers behoefte aan comfortabele en volledige netwerken. Deze netwerken moeten bovendien veilig en toegankelijk zijn, zodat jong en oud, ongeacht eventuele fysieke beperkingen, hiervan gebruik kan maken. Binnen de bebouwde kom vraagt dit om meer autoluw ingerichte straten en om toegankelijke trottoirs en wandelpaden.

Als er geen trottoir is - wat vooral buiten de bebouwde kom gangbaar is - mag de voetganger de rijweg gebruiken. Wandelen heeft in het buitengebied hoofdzakelijk een recreatief karakter. De behoefte aan recreatieve wandelnetwerken in het buitengebied neemt toe. Zie ook 8.2 over gezonde mobiliteit.

PRIORITEITEN

Bij het vervolmaken van voetgangersnetwerken in de bebouwde kom gaan we prioriteit geven aan de routes die wijkvoorzieningen en opstappunten voor het openbaar vervoer ontsluiten. Aandachtsgebieden voor looproutes naar het openbaar vervoer zijn onder meer de omgeving van de stations Veenendaal-De Klomp, Ede-Wageningen en een aantal belangrijke bushaltes, zoals bij het Ziekenhuis Gelderse Vallei en de rotonde Otterlo.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het van belang om - naast het faciliteren van de verplaatsingen binnen de wijk - voor voetgangers goede relaties met de omgeving te realiseren. Een compleet wandelnetwerk in en rond de wijk, met goede aansluitingen op voorzieningen, draagt bij aan

plezierig wonen en nodigt uit tot meer bewegen in de vorm van het dagelijkse ommetje, hardloopronde of een groter rondje met de hond.

OVERSTEEKPLAATSEN

Het oversteken van gebiedsontsluitingswegen verdient extra aandacht. Vanwege de verkeerssnelheid, intensiteit en breedte kunnen deze wegen barrières in de voetgangersnetwerken vormen. Naast de fysieke toegankelijkheid is hier aandacht nodig voor de attentiewaarde, de oversteeklengte en de wijze waarop de voorrang is geregeld. Hierbij volgen we de richtlijnen van het kennisplatform **CROW**. Voetgangersoversteekplaatsen (VOP) kunnen we vormgegeven met voetgangers uit de voorrang (kanalisatiestrepen) of in de voorrang (zebrapad). Bij gebiedsontsluitingswegen is het aanbrengen van een middengeleider een uitgangspunt, zodat voetgangers gefaseerd kunnen oversteken. In beginsel wordt hier terughoudend omgegaan met zebrapaden. We willen immers schijnveiligheid vermijden.

OLIFANTENPADEN

Op plekken waar oversteken niet gefaciliteerd wordt, maar waar wel deze behoefte bestaat, zien we vaak "olifantenpaden" ontstaan. Dit zijn spontane doorsteekjes op plaatsen waar de automobilist de voetganger niet altijd verwacht. Er zijn geen oversteekfaciliteiten en de oversteek valt niet op. Dit kan leiden tot onveilige situaties. Daardoor kan het nodig zijn om met fysieke maatregelen, zoals hekken en hagen, het oversteken op bepaalde locaties te voorkomen.

Keerzijde hiervan is dat deze maatregelen de maaswijdte vergroten en daarmee de barrièrewerking van een weg juist versterken. Daarom is het gewenst om ook de officiële oversteekplaatsen te verbeteren, en oversteekplaatsen te formaliseren waar dit veilig en verantwoord kan. Ook kunnen we de toeleidende routes verbeteren. Het resultaat moet zijn dat oversteekplaatsen veilig en faciliterend zijn.

TOEGANKELIJKHEID

Een belangrijk onderdeel van fysieke toegankelijkheid is een inclusieve inrichting van de openbare ruimte. Dit uitgangspunt stelt eisen aan bijvoorbeeld de vrije doorgang die nodig is voor kindwagens, rolstoelen en scootmobielen. Maar toegankelijkheid gaat verder dan dat. Het betekent ook dat routes voor langzaam verkeer kort en veilig moeten zijn.

Door de fijnmazige structuur binnen de bebouwde kom kunnen vitale voetgangers zich in het algemeen goed redden. De toegankelijkheid van de netwerken is echter niet overal op orde. Zo is in de afgelopen jaren wel geïnvesteerd in toegankelijke bushaltes. Het komt echter geregeld voor dat de routes van en naar de haltes (nog) niet toegankelijk zijn. Het verdient prioriteit om looproutes op orde te brengen tussen haltes en stations van het openbaar vervoer en vooral bovenwijkse voorzieningen die deze haltes ontsluiten. Andere locaties die bijzondere aandacht verdienen zijn schoolomgevingen, woonzones, supermarkten en centrumvoorzieningen.

Gaandeweg worden voor kwetsbare voetgangers (kinderen, ouderen, gehandicapten) aan het netwerk verbeteringen doorgevoerd, zoals het verlagen van trottoirbanden bij oversteekplaatsen, het wegnemen van obstakels en het verruimen van de doorgang.

Daarnaast nemen we bij nieuwe ontwikkelingen en reconstructies de toegankelijkheid integraal mee. Voor visueel gehandicapten worden standaard rateltickers aangebracht bij voetgangeroversteekplaatsen. Voor de visuele toegankelijkheid zijn er nog steeds aanbevelingen, zoals geleidelijnen en noppentegels, voldoende contrast in het kleurgebruik van de bestrating en het voorkomen dan wel verminderen van (fout) gestalde (brom- en snor-)fietsen en reclameborden in looproutes.

5.3 Fietsnetwerk

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

De fiets wordt veel gebruikt voor de kortere afstanden: om naar het werk of naar school te gaan, of om boodschappen te doen. Daarnaast is recreatief fietsen in de gemeente Ede erg populair.

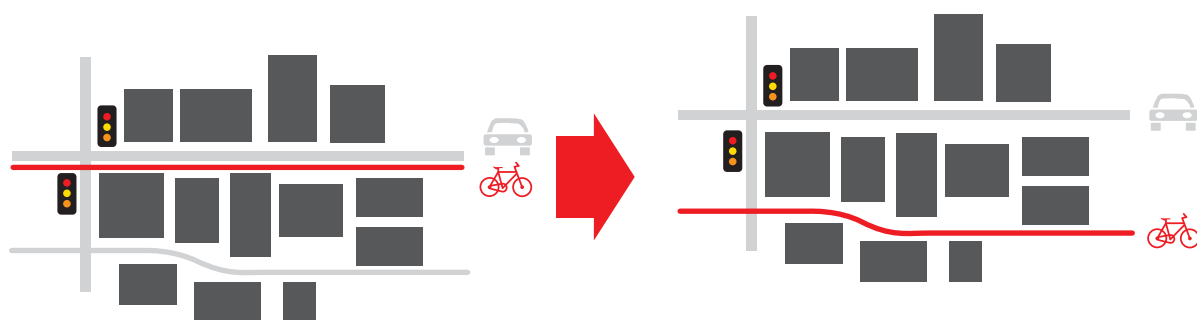
Fietsen biedt allerlei voordelen, zowel voor de fietser als de gemeente. De voordelen voor de fietser liggen op het vlak van gezondheid, ontspanning en het besparen op vervoerkosten. Investerings in de fietsinfrastructuur hebben een hoog maatschappelijk rendement. Baten liggen er vooral op het vlak van de leefbaarheid, veiligheid, gezondheid en duurzaamheid. Een hoog fietsgebruik beperkt immers het aantal autobewegingen en dat scheelt drukte en verkeersoverlast op de weg. Een gezonde bevolking bespaart op de kosten voor gezondheidszorg en ten slotte is fietsen een schone vorm van vervoer.

AANTREKKELIJKER EN COMPETITIEVER

Fietspromotie kan effect sorteren, maar dan moeten we het fietsnetwerk wel verder verbeteren. We kijken daarbij naar samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort.

Sinds de vaststelling van het **Fietsplan** in 2016 voert de gemeente een inhaalslag voor de fietsers uit. Veel fietsplanprojecten zijn inmiddels of worden binnenkort uitgevoerd. De maaswijdte van het netwerk wordt verkleind door ontbrekende schakels in het netwerk toe te voegen, zoals de nieuwe fietsroute tussen Kernhem, Veldhuizen, Frankeneng en Rietkampen. Het fietsnetwerk in Ede is van oudsher grotendeels gebonden aan de hoofdstructuur voor het autoverkeer. Veel fietsroutes volgen relatief drukke wegen en kruispunten. Verkeersbarrières op deze routes worden geslecht, door middel van het ontvlechten van de infrastructuur bij drukke kruispunten, zoals nieuwe onderdoorgangen. Ook worden - waar mogelijk - enkele hoofdroutes verlegd naar een autoluwe omgeving.

Multimodale overstappunten moeten goed op het netwerk aansluiten en in stallingsruimte voorzien. Bij ruimtelijke ontwikkelingen staan bereikbaarheid en stallingsruimte voor de fiets voorop.



Ontvlechting infra fiets en auto (bron: CROW)

De fiets wordt relatief veel gebruikt voor trips naar het centrum van Ede. Maar ook het gebruik van regionale fietsroutes neemt de laatste jaren toe. Dat geven tellingen op strategische plekken tussen onder andere Ede en Wageningen weer. Het aandeel fiets lijkt hierbij nog te kunnen groeien, omdat de elektrische fiets geschikt is voor de langere afstanden. Het regionale netwerk wordt dan ook versterkt, daar waar dit potentie heeft. Het toenemend gebruik van de natuur- en recreatiegebieden leidt de laatste jaren tot een forse toename aan recreatief fietsverkeer. Ook dit stelt eisen aan het netwerk. In 8.2 is het recreatief fietsen als pijler opgenomen.

Dan is er ten slotte de grote woningbouwopgave van Ede. Door verdichting en uitbreiding van met name Ede-Stad kunnen we de komende jaren rekenen op meer fietsers. Daarbovenop willen we fietsen sterker stimuleren als alternatief voor de auto. De schaa sprong van Ede vereist investeringen aan de fietsinfrastructuur die nog niet voorzien waren in het Fietsplan. Stadsuitbreidingen vragen om nieuwe aantakkingen op het omliggende netwerk en binnenstedelijke ontwikkelingen als gevolg van verdichting of transformatie leiden ertoe dat bestaande fietsinfrastructuur moet worden aangepast.

FIETSGELUK

Fietscomfort, vlotte verbindingen en verkeersveiligheid dragen bij aan een fijne fietservaring. Daarbij is het van belang om over een fijnmazig netwerk te beschikken dat geschikt is voor alle leeftijden, met name voor kwetsbare deelnemers, zoals kinderen en ouderen. Auto- en fietsverkeer moeten gescheiden worden als grote snelheidsverschillen en intensiteit daarom vragen. Mengen kan, mits de snelheid en bij voorkeur ook de intensiteit laag is. Steeds meer soorten fietsen maken gebruik van het wegennet. Daarmee neemt de verscheidenheid in vorm, massa en snelheid toe. Naast de elektrische fiets verschijnen er steeds meer verschillende typen lichte elektrische voertuigen (LEV's), zoals elektrische snor- en bromfietsen (e-scooters), elektrische vrachtfietsen en (e-)steps.

Hogere intensiteiten en grotere snelheidsverschillen tussen fietsers onderling vragen op steeds meer plekken om bredere fietspaden. De ontwerppuntspunten spelen hierop in (zie bijlage 11.5: Ontwerppuntspunten fietsnetwerk gemeente Ede). De aanbevolen breedte voor een

fietspad wordt behalve aan de functie (recreatief of utilitair, secundair of hoofdnet) sterker gekoppeld aan het gebruik (intensiteiten en rijwieltypes).

Bredere fietspaden aanleggen is een uitdaging als de ruimtelijke mogelijkheden beperkt zijn. Waar nodig zet de gemeente in op creatieve oplossingen, zoals plaatselijke verbredingen om inhalen te faciliteren, dan wel bypasses om de fietsstromen te verdelen over parallel lopende routes. Een voorbeeld daarvan is de snelle fietsroute door Bennekom, die langs de Edeseweg fietspaden met een variabele breedte krijgt en in het centrum via de Kerkhoflaan een alternatief voor de drukke Dorpsstraat biedt.

Het hoofdfietsnetwerk bestaat uit routes waarlangs (potentieel) veel wordt gefietst en die direct, comfortabel en relatief verkeersveilig moeten zijn (zie bijlage 11.6 a t/m e: Kaarten fietsnetwerk).

SNELLE FIETSRUTES EN DOORFIETSRUTES

Het regionale netwerk bestaat voor een belangrijk deel uit snelle fietsroutes en doorfietsroutes. Ze faciliteren de fietser op regionale verbindingen tussen de woonkernen in vooral het woon-werkverkeer, al dan niet gecombineerd met scholieren en studenten. We moeten daarbij zorgen voor vlotte, hoogwaardige verbindingen die met de auto concurreren en een goede aanvulling bieden op het openbaar vervoernetwerk.

Naast de term snelle fietsroute bestaat de term doorfietsroute. Het functionele verschil is dat een snelle fietsroute veelal door dichtbevolkt gebied voert en hoge intensiteiten heeft, terwijl een doorfietsroute de verder uit elkaar gelegen kernen verbindt en lagere intensiteiten heeft.

Dit verklaart de verschillen in ontwerppuntspunten. Snelle fietsroutes zijn zoveel mogelijk conflictvrij. Kruisingen met grote stromen autoverkeer worden bij voorkeur ontvlochten. Snelle fietsroutes worden breed ontworpen, om ruimte te bieden aan de grote aantallen fietsers op uiteenlopende typen rijwielen met uiteenlopende snelheden, zodat deze elkaar onderling veilig en comfortabel kunnen inhalen. Doorfietsroutes hebben alleen een breed profiel waar dit op intensief gebruikte onderdelen van de route gewenst is.

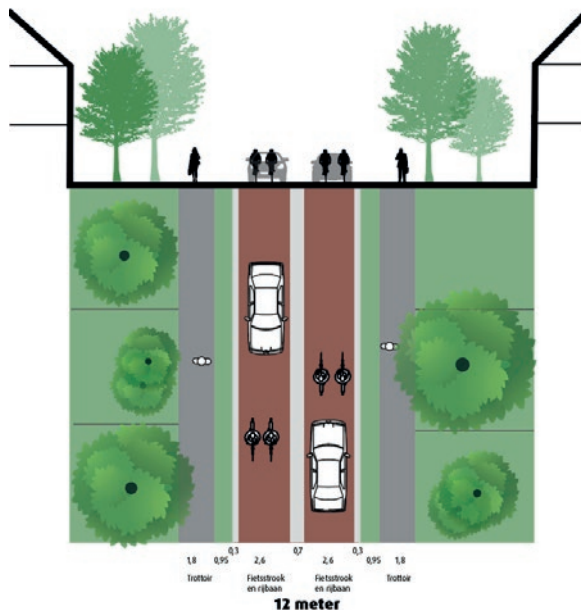
Op beide routes worden fietsers waar mogelijk gefaciliteerd over een (brom-)fietspad. Op wegen waar hiervoor de ruimte ontbreekt, creëren we

een autoluwe situatie door wijzigingen in de structuur voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor is een fietsvriendelijke weginrichting met gemengd verkeer verantwoord. Een voorbeeld hiervan is de herinrichting van de Stationsweg in Ede tot fietsstraat, onderdeel van de snelle fietsroute tussen Ede en Wageningen.

Samen met de route tussen station Ede-Wageningen en Veenendaal vormen de snelle fietsroutes de ruggengraat van het Edese netwerk. De rest van het netwerk wordt hier zo goed mogelijk op aangesloten, wat een vlotte uitwisseling mogelijk maakt.

Een voorbeeld van een doorfietsroute is de route tussen Ede en Barneveld via Lunteren (zie ook 4.2: Langzaam verkeer). Langs deze route zijn veel ruimtelijke ontwikkelingen te verwachten, zoals Kernhem-Noord en uitbreidingen van Lunteren. Daarmee kan het gebruik van de route zodanig groeien dat opwaardering naar een snelle fietsroute en bijbehorende ontwerpkenmerken gewenst is.

Tussen Barneveld en Veenendaal willen we via



Dwarsprofiel van een fietsstraat (bron: ontwerp Stationsweg Ede)

Ederveen en De Klomp een doorfietsroute realiseren, mogelijk met nieuwe onderdoorgang of overbrugging van de A30. Ruimtelijke ontwikkelingen tussen De Klomp en Ederveen versterken de noodzaak om dit gedeelte uiteindelijk door te ontwikkelen tot snelle fietsroute, inclusief een ongelijkvloerse kruising met de N224 (zie ook 5.7: Lokale bereikbaarheid). Vanaf station Veenendaal-De Klomp richting Veenendaal-Centrum is deze

verbinding vanwege de hoge intensiteit al uitgevoerd als een fietsstraat.

Naarmate de druk op het Binnenveld toeneemt door de groei van de omliggende kernen Veenendaal, Ede, Bennekom, Wageningen en Rheden, neemt ook het belang toe om deze kernen via rechtstreekse (door-)fietsroutes robuust met elkaar te verbinden. De oplossing wordt gezocht in slim medegebruik van bestaande (autoluwe) infrastructuur, in combinatie met nieuwe korte doorsteken en ongelijkvloerse oplossingen om grote verkeersbarrières zoals de N781 en de A12 te slechten.

OVERIGE HOOFDFIETSRUTES

Naast de snelle fietsroutes en de doorfietsroutes bestaat het fietsnetwerk uit overige hoofdroutes. Voor een belangrijk deel zijn dit drukke lokale verbindingen, meestal gelegen binnen de bebouwde kom. Op delen van deze routes is een ruimere dimensionering van de fietsinfrastructuur gewenst. Ruimtelijke ontwikkelingen, zoals verdere verdichting en transformatie in delen van Ede-Stad, kunnen er ook toe leiden dat de capaciteit op bepaalde fietsroutes groter moet.

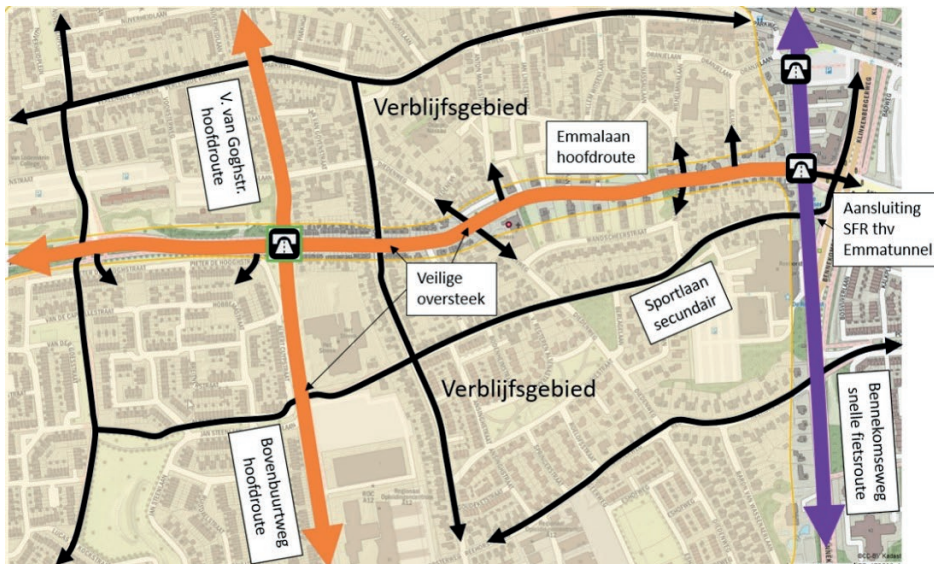
Bijzonder aandachtspunt is het verbeteren van de verbindingen tussen de verschillende Edese wijken. Rond bijvoorbeeld Kernhem, Rietkampen en Maandereng liggen nog uitdagingen. Deze wijken hebben over het algemeen een redelijk ontwikkelde interne fietsstructuur, terwijl de verbinding met omliggende wijken is achtergebleven.

Daarnaast versterken ruimtelijke ontwikkelingen ook de behoefte om nieuwe fietsroutes te realiseren. In Lunteren is een fietsvoorziening op of evenwijdig aan de Westzoom gewenst. Deze tangentiële fietsroute ontsluit nieuwe woonuitbreidingen en sluit aan op de radiale fietsroutes naar de dorpskern.

Ook is in dit kader een directe fietsroute tussen Lunteren-West en Kernhem (-Noord) aanbevolen. Om de verbinding tussen Ederveen, Kievitsmeent (-Noord), Kernhem en de rest van Ede aantrekkelijk te maken is een onderdoorgang van de A30 gewenst, ter hoogte van de Doesburgerdijk.

SECUNDAIRE FIETSRUTES

Fietsen begint vanaf de voordeur en daarmee vanuit de haarvaten van het netwerk. De secundaire routes sluiten de verblijfsgebieden aan op



Voorbeeld van aaneenschakeling secundaire fietsroutes tussen verblijfsgebieden (bron: gemeente Ede)

de hoofdfietsroutes en zodat verder weg gelegen bestemmingen vlot en veilig bereikbaar zijn. Vaak volgen de hoofdfietsroutes de gebiedsontsluitingswegen langs de randen van de verblijfsgebieden. In de verblijfsgebieden worden secundaire routes vaak diffuus: iedere woonstraat kan tot dit netwerk behoren. De infrastructuur is vaak gemengd, de snelheid en intensiteit van het autoverkeer zijn laag. Fietsers van alle leeftijden moeten overal veilig en prettig in deze verblijfsgebieden kunnen rijden.

Bij langere fietsritten wordt meestal één of meerdere gebiedsontsluitingswegen gekruist. Deze moeten veilig en comfortabel over te steken zijn. Vaak sluiten secundaire routes op deze kruisingen aan op onderdelen van het hoofdfietsnet, waarbij een omweg, zij het beperkt, acceptabel is.

Aaneengeschakelde secundaire routes bieden voor de kwetsbare fietsers (ouderen en kinderen) een rustiger, maar prettiger alternatief voor de doorgaans drukke regionale en gemeentelijke hoofdroutes. De aaneengeschakelde secundaire routes zijn op de kaartbijlagen aangegeven als een selectie van het totale secundaire netwerk.

COMFORT VOOR FIETTERS OP KRUISPUNTEN

Er zijn verschillende manieren om een vlotte en veilige doorstroming voor fietsers te creëren. Bijvoorbeeld door verkeersregelinstanties fietsvriendelijker in te stellen, door bijvoorbeeld detectie op grotere afstand. Daarmee kunnen fietsers eerder en langer groen krijgen. Of door meer rotondes te maken waar fietsers met voorrang af kunnen rijden.

Om fietsroutes aantrekkelijker te maken is het gewenst om een aantal drukke kruisingen tussen hoofdfietsroutes en gebiedsontsluitingswegen te ontvlechten. Dit speelt vooral op kruisingen met gebiedsontsluitingswegen die onderdeel uitmaken van de hoofdwegenstructuur. Ontvlechting komt ten goede aan de doorstroming van zowel fiets- als autoverkeer. Voorbeelden hiervan zijn de nieuwe Emmatunnel en de onderdoorgang van de Parklaan ter hoogte van Hoekelum. Maar ook de nog nader te bepalen kruising van de fietsroute Ede - Lunteren met de N224. Ook op het kruispunt tussen de Frankeneng en Galvanistraat, waarover de snelle fietsroute Ede - Veenendaal loopt, is een ontvlechten oplossing gewenst. Als er langs de as van de Kastelenlaan – Keesomstraat – Dr. W. Dreeslaan meer verdichting, uitbreiding en transformatie ontstaat, zullen we ook meer de wens krijgen om ongelijkvloerse kruisingen aan te brengen voor fietsers (zie ook 5.7: Lokale bereikbaarheid).



Steeds meer behoefte aan ontvlechten fietsoplossingen (bron: gemeente Ede)

BROMMERS EN SPEEDPEDELECS

De gemeente Ede hanteert het landelijke principe dat binnen de bebouwde kom bromfietzers zoveel mogelijk de rijbaan gebruiken. Het belangrijkste argument hiervoor is het grote verschil in snelheid en acceleratie ten opzichte van de fiets, in combinatie met een aanzienlijk verschil in massa. Een ander argument is dat dit het gezonde en schone fietsgebruik met rustige en directe routes bevordert.

Voor snorfietzen wordt voorlopig geen aparte aanpak nagestreefd. De ontwikkeling van nieuwe fietsinfrastructuur, vooral snelle fietsroutes, maar ook de ontwikkeling van snelle fietsen, zoals de speedpedelec, geeft echter wel aanleiding om de positie van de bromfiets te heroverwegen. Op brede fietspaden, waar rijwielen elkaar onderling goed kunnen inhalen, zijn bromfietzers minder hinderlijk dan op smalle.

Landelijke wetgeving categoriseert de speedpedelec als bromfiets. De acceleratie van de speedpedelec ligt echter lager, waardoor vooral binnen de bebouwde kom hoge snelheden moeilijk haalbaar zijn. Een speedpedelec is daarmee kwetsbaarder op de rijbaan dan een bromfiets. Het is de vraag of de verkeersveiligheid hiermee gediend is.

Een nieuwe ontwikkeling die kan helpen om speedpedelecs als duurzaam en veilig vervoermiddel te stimuleren, is een ontheffingsregeling. Wegbeheerders staan onder voorwaarden toe (bijv. max. 30 km/u) dat speedpedelecs het fietspad gebruiken.

De toedeling van de plaats op de weg vraagt voor bromfietzers (en daarmee ook de speedpedelec) hoe dan ook om meer nuance. Bromfietzers worden in Ede vaak naar de rijbaan van wegen met meerdere rijstroken gestuurd. Voor bromfietzers is dit qua verkeersveiligheid geen optimale oplossing. De fietsinfrastructuur op wegen met een dergelijke inrichting zou daarom ook geschikt moeten zijn voor bromfietzers.

Het uitgangspunt in Ede is dat de bromfiets van het fietspad gebruik mag maken bij dwangpunten, snelle fietsroutes en wanneer dat consistent is op de route, mits de dimensionering van de fietsinfrastructuur dit veilig en verantwoord toelaat.

Geloofwaardigheid en logica voor de weggebruiker zijn belangrijke factoren voor het naleven

van de verkeersregels. Een fietsdoorsteek op een dwangpunt (zoals bijvoorbeeld een onderdoorgang van de spoorweg) vermijdt een grote omweg en is ook voor bromfietzers aantrekkelijk. Dit geldt ook voor een fietsroute die ontworpen is op directheid en snelheid. Ook moeten de verkeersborden op netwerkniveau zo eenduidig mogelijk zijn. We moeten situaties vermijden waarbij bromfietzers op korte afstand herhaaldelijk de rijbaan op en af worden gestuurd.

SOCIALE VEILIGHEID

Fietzers moeten zich veilig voelen op een fietsroute en het gevoel hebben dat ze hun fiets veilig kunnen stallen. Vooral bij utilitaire routes is sociale veiligheid belangrijk, omdat fietzers op deze routes minder keuze hebben voor een andere vervoerwijze, een andere route of een ander tijdstip. Gelukkig zijn er weinig incidenten waarbij fietzers worden aangevallen of lastig gevallen.

Belangrijke aandachtspunten zijn: sociale controle, verlichting, uitzicht en onderhoud. Sociale controle kan bevorderd worden door de fietsroutes door gebieden te leiden waar meestal ook andere mensen zijn en waar goed uitzicht op de route is. Veel mensen voelen zich minder veilig in het donker. Goede verlichting van de fietsroutes op anders sociaal onveilige plekken is dan ook van groot belang.

Een goed uitzicht op de omgeving stelt mensen in staat om zelf te zien dat er geen personen zijn met eventuele kwade bedoelingen. Hoog opgaand groen en onoverzichtelijke hoeken horen dan ook niet thuis in de buurt van utilitaire routes.

ONDERHOUD, VERLICHTING EN STROOIBELEID

Een goed onderhouden omgeving van de fietsroutes draagt ook bij aan een veiliger gevoel. Een fietstunnel vol met graffiti voelt bijvoorbeeld minder veilig aan dan een schone fietstunnel. Ook hier ligt een opgave om vanuit het beheer van de openbare ruimte alert te zijn en snel te reageren op misstanden.

Langs het hoofdfietsnetwerk is snoei- en maai-beleid een punt van aandacht, zodat er geen begroeiing over de paden ontstaat.

Een ander aandachtspunt vanuit (sociale) veiligheid is adequate openbare verlichting, vooral tijdens de donkere wintermaanden. De richtlijnen voor het plaatsen van openbare verlichting zijn

vastgelegd in het handboek **Duurzame Inrichting en Beheer Openbare Ruimte** (DIBOR). Gaat er iets stuk, dan moeten we dat snel herstellen.

Ook in de winter willen mensen kunnen fietsen. Daarom is het strooi beleid afgestemd op het hoofdnetwerk fiets.

5.4 Openbaar vervoernetwerk

VERANTWOORDELIJKHEID

De trein en het lijnbusvervoer dienen vooral de nationale en regionale bereikbaarheid. Daarom is dit aspect van openbaar vervoer al besproken in 4.3. Deze paragraaf gaat in op de vraag welke voorzieningen het reguliere busvervoer nodig heeft om goed te kunnen functioneren.

De provincie Gelderland (en op enkele lijnen de provincie Utrecht) is als concessieverlener verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in de gemeente Ede. De plaatselijke wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor de benodigde infrastructuur van de lijnbussen. Daarmee is de gemeente Ede verantwoordelijk voor de busbanen, -stroken, -haltes en bijbehorend straatmeubilair, voor zover die op de gemeentelijke wegen liggen.

Ede adviseert de provincie over het openbaarvervoeraanbod en voorzieningenniveau in afstemming met de regio Foodvalley. De regionale openbaarvervoervisie is daarbij het uitgangspunt. Deze visie is van belang bij het wijzigen van concessies en concessiegrenzen. De Coronapandemie heeft bewezen dat regionale afstemming over het openbaarvervoernetwerk van groot belang is als er onzekerheid is over of de vervoervraag zich herstelt en als er verliezen zijn geleden. Dit maakt het aanbesteden van nieuwe concessies tot een lastige opgave. Het kan leiden tot noodconcessies en onduidelijkheid over de vorm en het serviceniveau van nieuwe concessies.

VERBINDENDE EN ONTSLUITENDE BUSLIJNEN

In het buslijnnet zijn er A-, B- en C-lijnen. De A-lijnen zijn hoogfrequente en verbindende lijnen, zoals bijvoorbeeld de Rijnlijn. B-lijnen, zoals de stadsringlijn, hebben een ontsluitend karakter. Beide hebben een groot reizigerspotentieel. De C-lijnen zijn net als B-lijnen ook ontsluitend, maar hebben een laag reizigerspotentieel en ook een lage frequentie. Hieronder vallen de buurtbussen en enkele andere plattelandslijnen. Ze worden

voornamelijk om maatschappelijke overwegingen in stand gehouden. Zie ook 8.3: Inclusieve mobiliteit.

MAASWIJDTE BUSNETWERK

De toeleidende infrastructuur van loop- en fietsroutes naar bushaltes moet op orde zijn. Daarnaast moet een halte een optimaal aantal potentiële reizigers kunnen bedienen. Dit stelt eisen aan de maaswijdte, routing en onderlinge afstanden tussen de haltes, maar ook aan het wegennet zelf.

Het netwerk van voor bussen geschikte gebieds-ontsluitingswegen levert niet altijd de benodigde maaswijdte. Het kan nodig zijn dat lijnbussen voor een optimale ontsluiting ook erftoegangswegen moeten gebruiken. Het zal dan vooral gaan om de ontsluitende B- en C-lijnen. De infrastructuur van deze erftoegangswegen moet dan wel geschikt zijn voor lijnbussen. Dat stelt eisen aan het wegprofiel en eventuele snelheidsremmende maatregelen.

STEDELIJK BUSVERVOER

De kern Ede beschikt over enkele stadslijnen. Deze bestaan uit een ringlijn en een verbinding tussen station Ede-Wageningen, het centrum, Kernhem en station Veenendaal-De Klomp.

De ringlijn is redelijk succesvol, omdat deze een aantal delen van Ede bedient met een hoge vervoerwaarde: Station Ede-Wageningen, het centrum, de wijk Veldhuizen met een relatief groot aantal inwoners die afhankelijk zijn van de bus, het ziekenhuis en de Kenniscampus, die veel studenten trekt. Een mogelijk station Ede-West betekent dat ook aan deze zijde van Ede trein en bus op elkaar aangesloten worden.

De lijn naar Kernhem doet het goed als forensenverbinding tussen Kernhem en station Veenendaal-De Klomp. Met de verdere groei van Kernhem neemt ook het belang van deze lijn toe. Ook draagt de ontwikkeling van Kernhem-Noord bij aan een heroverweging van de lijnvoering door deze wijk.

De recente ontwikkeling van de Kazerneterreinen maakt omwille van de geografische dekking een openbaarvervoerverbinding door Ede-Oost gewenst. In het ontwerp van de Generaal Hackettlaan (onderdeel van project Parklaan) zijn daarom ruimtereserveringen voor enkele haltes gemaakt.

BUSVERVOER IN HET BUITENGEBIED

De vervoervraag in het buitengebied is over het algemeen gering. De trend is dat verbindende buslijnen worden rechtgetrokken, door de minder gebruikte lussen in de routes af te snijden. Het resultaat moet altijd zijn dat de meerderheid van de reizigers beter bediend wordt. Maar het betekent ook dat enkele plekken minder bereikbaar worden. Dit speelt onder meer in Harskamp.

De afstand tussen de halte en de herkomst of bestemming van de reiziger neemt hierdoor toe. We moeten dan zorgen dat de bushaltes goed bereikbaar zijn en stallingsvoorzieningen hebben, omdat de fiets in het buitengebied een veelgebruikt voor- en natransportmiddel is. Ook neemt de behoefte toe aan andere vormen van aanvullend maatwerkvervoer voor personen die hiervan afhankelijk zijn. Meer hierover in 8.3: Inclusieve mobiliteit. De ontwikkeling van mobiliteitshubs in dorpen en wijken (zie 4.5: Ketenmobiliteit) kan hier een positieve rol in spelen.

RIJNLIJN

Tussen 2013 en 2019 is het aantal reizigers tussen station Ede-Wageningen en de Wageningen Campus ruimschoots verdubbeld. De frequentie is daarop verhoogd. De verwachting voor de lijnen op deze corridor tussen Ede, Wageningen en Arnhem is positief.

De provincie Gelderland ontwikkelt samen met de gemeentes langs deze corridor de Rijnlijn, een bundel hoogfrequente, snelle busverbindingen. Met het oog op het reizigerscomfort en de snelheid van de verbinding worden hiertoe diverse haltes vernieuwd, routes verlegd en kruispuntregelingen aangepast. De nieuwe Parklaan wordt een onderdeel van de route, waardoor een snellere verbinding met Wageningen wordt geboden, inclusief een halte ter hoogte van Horapark en Kenniscampus.

INFRASTRUCTUUR

We houden bij het ontwerp van een bushalte enkele uitgangspunten aan.

Ten eerste is dat de toegankelijkheid. Ook mensen met een fysieke beperking moeten er kunnen komen. Het leeuwendeel van de bushaltes in de gemeente is inmiddels toegankelijk. Een aandachtspunt is de toegankelijkheid voor mensen met een visuele beperking. Vooral de intensief gebruikte haltes moeten we op dit punt verbeteren.

Het tweede uitgangspunt is dat mensen verleid worden om over te stappen op andere modaliteiten. Dus haltes hebbenabri's en stallingsvoorzieningen voor de fiets. De laatste jaren heeft de gemeente fietsenstallingen enabri's aangebracht op basis van het gebruik van haltes. In principe komen alle haltes met minstens tien instappers per dag in aanmerking voor eenabri, tenzij plaatselijke omstandigheden dit overbodig (beschutting in andere vorm aanwezig) of onmogelijk (ruimtegebrek) maken.

Een derde uitgangspunt is dat de haltes slim gepositioneerd worden en de perrons geclusterd op plaatsen waar meerdere lijnen samen komen. Dit bespaart ruimte, is gebruiksvriendelijker voor de reiziger en doorgaans ook verkeersveiliger. Bij het Ziekenhuis Gelderse Vallei is er in dit opzicht nog een opgave. De bushaltes van het ziekenhuis worden door diverse lijnen aangedaan, maar de aanrijroutes zijn complex en niet efficiënt. De haltevoorzieningen liggen verspreid en niet iedere halte wordt door iedere lijn aangedaan. Oplossingen voor deze situatie betekenen een forse ingreep in de lijnenloop en infrastructuur. Daarvoor liggen er kansen als de inrichting van het naastgelegen kruispunt tussen Dr. Willem Dreeslaan, Jan Th. Tooroplaan, Keesomstraat en Laan der Verenigde Naties integraal wordt opgepakt.

DYNAMISCHE REISINFORMATIE

Een van de onderdelen die de kwaliteit van het openbaar vervoer bepalen is de beschikbaarheid over reisinformatie. Deze vraag neemt toe naarmate het belang van een halte in reizigersaantallen dan wel overstapfunctie toeneemt. Een aantal belangrijke bushaltes is uitgerust met een Dynamisch Reizigers Informatiesysteem (DRIS). Dit is een paneel met actuele reizigersinformatie. DRIS helpt reizigers hun weg te vinden, met name op knooppunten en busstations. Ondanks allerlei apps met reisinformatie bieden de panelen nog altijd aanvullende informatie en zorgen ze voor meer kwaliteitservaring van het openbaar vervoer.

Plaatsing en onderhoud van een DRIS gebeurt door de provincie als concessieverlener. De plaatselijke wegbeheerder neemt de jaarlijkse stroomkosten op zich. De afweging voor het plaatsen van DRIS-panelen is afhankelijk van het haltetype en -locatie, aantal instappers, het type buslijn en de aanwezigheid van voorzieningen in de omgeving.

5.5 Autonetwerk

BELANG FACILITEREN AUTOVERKEER

De auto blijft een relatief belangrijk vervoermiddel in de landelijke delen van de regio, maar ook voor bestemmingen verder weg, naar gebieden die buiten het goed per openbaar vervoer bereikbare Stedelijk Netwerk Nederland liggen. Bovendien zal de auto altijd blijvend worden gebruikt om grote hoeveelheden of omvangrijke goederen te verplaatsen. En niet iedereen is voldoende mobiel om te lopen of te fietsen.

In het landelijke gebied is vooral overbelasting door auto- en vrachtverkeer op lokale wegen een aandachtspunt. Dit met het oog op verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid van routes voor langzaam verkeer, maar ook het wegonderhoud. Het is belangrijk dat enkele wegen de capaciteit hebben om zoveel mogelijk verkeer te bundelen en aan te sluiten op het regionale en nationale wegennet.

HOOFDWEGENSTRUCTUUR

De hoofdwegenstructuur heeft als doel om zoveel mogelijk autoverkeer te bundelen en af te wikkelen via de regionale en nationale routes. De doorstroming op deze structuur is van belang voor de bereikbaarheid van geheel Ede.

De hoofdwegenstructuur omvat naast de autosnelwegen de belangrijkste gebiedsontsluitingswegen van het onderliggende net. Buiten de bebouwde kom zijn dit grotendeels de provinciale wegen en binnen de bebouwde kom zijn dit de belangrijkste verkeersaders van de stad. Zie bijlage 11.7 a t/m e: Kaarten hoofdwegenstructuur.



- Intern verkeer
- Doorgaand verkeer
- Doorgaand verkeer

Doorgaand, extern en intern verkeer in een woonkern

De gebiedsontsluitingswegen worden als onderdeel van de wegcategorisering nader toegelicht in 7.2: Toekomstbestendige weginrichting. De wegcategorisering gaat over de inrichtingsprincipes van het wegennet. De hoofdwegenstructuur gaat over de wegfuncties. Binnen de hoofdwegenstructuur maken we functioneel onderscheid tussen hoofdinvalswegen, primaire en secundaire hoofdwegen.

De hoofdwegenstructuur heeft als primair belang om extern verkeer te faciliteren. Doorgaand verkeer dat geen herkomst en bestemming in Ede-Stad heeft, wordt gestimuleerd om gebruik te maken van rijkswegen A12 en A30: dit verkeer draagt op het onderliggend wegennet niet bij aan de belangen van Ede.

Niet noodzakelijk intern autoverkeer wordt niet verder gestimuleerd, omdat we willen dat deze verplaatsingen vooral per fiets gaan. We willen het aantal directe autoverbindingen binnendoor, veelal via verblijfsgebieden, terugdringen: korte autoritten worden ontmoedigd waardoor de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto verbetert.

Hierdoor ontstaat op de overige wegen meer ruimte voor het overige verkeer. Voor fietsers en voetgangers betekent dit meer verkeersveiligheid en minder oponthoud. Voor bewoners verbetert de leefbaarheid van hun omgeving.

Om het autoverkeer op de hoofdwegenstructuur zo goed mogelijk te faciliteren worden een aantal ontwerpuitgangspunten aan deze structuur gesteld. Die komen overeen met de uitgangspunten die zijn geformuleerd conform de landelijke richtlijn van het CROW.

De hoofdwegenstructuur is gebaseerd op alle vastgestelde ontwikkelingen tot 2030. Nieuwe ontwikkelingen daarna kunnen aanleiding geven om deze structuur aan te passen of uit te breiden.

HOOFDINVALSWEGEN

De hoofdinvalswegen vormen de schakel tussen de autosnelwegen en de bebouwde kom van Ede-Stad. Het betreft de N224 tussen de A30 en de Proosdijerveldweg, de Galvanistraat nabij de aansluiting op de A30 en de Dr. W. Dreeslaan/ Keesomstraat tussen Wageningen en de Galvanistraat. De selectie van de hoofdinvalswegen is gebaseerd op de ontsluiting van economisch

belangrijke gebieden (centrum en bedrijventerreinen), waarbij een goede autobereikbaarheid voor personen en goederen noodzakelijk is. Het zijn wegen waar door verkeersdruk de capaciteit snel kritisch is, met als gevolg dat Ede slechter bereikbaar wordt. Op deze wegen wordt inter-lokaal verkeer geprioriteerd en het vrachtverkeer zo goed mogelijk gefaciliteerd.

PRIMAIRE EN SECUNDAIRE HOOFDWEGEN

Het verkeer van de woonwijken, bedrijventerreinen en de overige economische zwaartepunten van de kernen wordt zo veel mogelijk via hoofdwegen geleid. We onderscheiden primaire en secundaire hoofdwegen. Primaire hoofdwegen hebben een regionale functie, terwijl de secundaire hoofdwegen vooral dienen om extern verkeer van en naar lokale bestemmingen te bundelen.

Primaire hoofdwegen zijn de N304, de N224 buiten de bebouwde kom en de te verbeteren verbinding tussen de N233 en N224 over de rondweg De Klomp. De consequentie van een eventuele doortrekking van deze rondweg kan zijn dat we de functie van de N224 tussen De Klomp en de A30 als onderdeel van de hoofdwegenstructuur moeten heroverwegen.

De hoofdwegen in de bebouwde kom van Ede dienen vooral de lokale bereikbaarheid en zijn daarom gedefinieerd als secundair. Deze vormen de belangrijkste traversen door de bebouwde kom van Ede. Ze verbinden de verschillende hoofdinvalswegen met elkaar. De secundaire hoofdwegen van Ede betreffen de Parklaan, de Galvanistraat en de route Proosdijerveldweg - Slotlaan - Kastelenlaan - Keesomstraat.

In het GVVP 2014 was de geprojecteerde Parklaan nog aangeduid als hoofdinvalsweg. Dit is echter veranderd vanwege van de landschappelijke inpas-sing en bescherming van ecologische waarden. De consequentie is dat deze weg een beperktere capaciteit heeft. Dit heeft ertoe geleid dat de Parklaan nu een secundaire hoofdweg is.

Secundaire hoofdwegen buiten Ede-Stad zijn de Postweg van de A30 tot aan de Westzoom te Lunteren en de Voorpoort bij De Klomp.

TOEKOMSTIGE KNELPUNTEN

De verwachting is dat op lange termijn op een aantal locaties in de hoofdwegenstructuur de capaciteit te kort gaat schieten. Het gaat dan

bijvoorbeeld om de kruispunten Dr. Willem Dreeslaan/Jan Th. Tooroplaan, Keesomstraat/Galvanistraat en het kruispunt Galvanistraat/Frankeneng.

De oorzaak is een combinatie van de aanhoudende groei van Ede en het gegeven dat het ontwerp van de Parklaan is teruggeschaald. De Parklaan heeft daardoor een lagere verkeersaan-trekkende werking dan aanvankelijk ingeschat, met als consequentie dat een groter deel van het Edese verkeer blijft rijden via de Dr. Willem Dreeslaan en Keesomstraat.

Er is onderzoek nodig welke maatregelen deze kruispunten toekomstbestendig maken. We verwachten dat op termijn oplossingen nodig zijn zoals ontvlechting van de verkeersstromen (ongelijkvloerse kruisingen).

Het is zaak dat het netwerk blijvend gemonitord wordt en gemodelleerd, zodat tijdig kan worden aangegeven dat aanpassingen nodig zijn.

VERKEERSREGELINSTALLATIES

Verkeersregelinstallaties (VRI's) zijn noodzakelijk op kruispunten waar de verkeersintensiteit te hoog is om dit veilig en efficiënt met alleen een fysieke oplossing af te wikkelen. Een VRI is bovendien een effectief instrument om verschil te maken in de bediening van bepaalde stromen of bepaalde verkeersmodaliteiten, omdat ze flexibel (in tijd en voor verschillende verkeersdeelnemers) kunnen worden ingezet. Bovendien kunnen ze helpen het nadeel voor de andere verkeersdeelnemers te beperken.

In de spitsperioden krijgt het (externe) autoverkeer bij VRI's op kruispunten van hoofdinvalswegen een hoge prioriteit. Deze stromen zijn zo groot dat ze anders tot congestie op en rond de hoofdwegen zouden leiden. Bij filevorming rond de aansluitingen op A12 en A30 komt de bereikbaarheid van Ede in het geding. Daarnaast vergroot dit het risico dat het verkeer binnen de kern Ede volledig vastloopt.

Buiten de spitsperioden krijgt op de hoofdinvalswegen het overige verkeer meer prioriteit. Op de overige wegen accepteren we langere wachttijden voor autoverkeer, als dit nodig is om bijvoorbeeld drukbezette openbaar vervoerroutes, dan wel fietsroutes meer prioriteit te geven. Voorwaarde is dat de overige verkeersstromen binnen één cyclus van het verkeerslicht kunnen worden afgewikkeld.

Daarnaast wordt in het algemeen ingezet op zo min mogelijk dan wel zo kort mogelijke stops om zo het geluid van remmend en optrekkend verkeer en emissie van schadelijke stoffen te verminderen.

SLIMMERE KRUISPUNTREGELINGEN

Om de verkeersafwikkeling op de hoofdwegenstructuur te bevorderen worden de verkeerslichten meer verkeersafhankelijk geregeld. Dit houdt in dat de groentijden beter worden afgestemd op naderend verkeer. Gekoppelde verkeerslichtenregelingen hebben meerdere regelprogramma's die zijn afgestemd op scenario's met verschillende intensiteiten. Op basis van tijdvensters en actuele metingen wordt het best passende regelprogramma gekozen.

Met een groene golf kunnen we een vlotte doorstroming garanderen. De hoofdinvalsweg N224 langs Kernhem en de hoofdweg Keesomstraat - Dr. W. Dreeslaan zijn uitgevoerd met een groene golf, wat de doorstroming voor het gemotoriseerd verkeer in de spitsen tussen de stad en de rijkswegen A12 en A30 verbetert.

Slimme regelingen kunnen ook invloed uitoefenen op de routekeuze. Dat kan door de gewenste richtingen op een bepaald kruispunt een hogere prioriteit (vaker of langer groentijd) te geven dan de minder gewenste richting. Dit bevordert de doorstroming, maar kan ook bijdragen aan de leefbaarheid van de weg die hiermee ontzien wordt.

IVRI

In de toekomst biedt de intelligente verkeersregelininstallatie (iVRI) veel mogelijkheden voor virtueel verbonden diensten om beleidsdoelen op het gebied van duurzaamheid, leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid te realiseren. Zo kunnen

professionele doelgroepen als nood- en hulpdiensten, openbaar vervoer en zwaar vrachtverkeer prioriteit krijgen bij een iVRI, als dit past binnen het beleid van de wegbeheerder. Op trajecten waar een wegbeheerder dat aangeeft, kunnen ook fietsers of voetgangers prioriteit krijgen. Doordat een iVRI virtueel verbonden is, detecteert deze weggebruikers en voertuigen op grote afstand en kan hiermee in de verkeersregeling rekening houden. We houden de technische ontwikkelingen rondom iVRI's nauwlettend in de gaten.

VORMGEVING KRUISPUNTEN

De vormgeving van de wegen volgt hun functie. Voor hoofd(invals)wegen geldt een vormgeving die het interlokale verkeer zo goed mogelijk faciliteert. Verkeerslichtenregelingen of voorrangspelen hebben op deze wegen de voorkeur, zodat de hoofdstroom van het gemotoriseerd en langzaam verkeer ook bij drukte vlot en verkeersveilig verloopt.

Wanneer de afwikkelingscapaciteit en doorstroming dit toelaat, zijn ook andere kruispuntvormen mogelijk, zoals bijvoorbeeld de rotonde, eventueel uitgevoerd met bypass(es) of als turborotonde. Op de drukste kruispunten van de hoofdinvalswegen willen we gemotoriseerde verkeersstromen ontvlechten, omwille van de doorstroming. Fietsers op hoofd(invals)wegen zijn in principe gefaciliteerd met vrijliggende fietspaden, dan wel autoluwe parallelwegen. Kruisingen met regionale en gemeentelijke hoofdroutes voor fietsers worden bij voorkeur ontvlochten met ongelijkvloerse kruisingen. Dit zorgt voor een betere doorstroming en verkeersveiligheid.

Kruispunten met VRI worden waar mogelijk vervangen door andere oplossingen, zoals de kruispunten tussen de Klinkenbergerweg en Ericalaan



Voorbeelden van voorrangsplein (links) en turborotonde (rechts) (bron: ontwerp Parklaan)

en tussen de Slotlaan en Goudenstein / Kranenburg. Reconstructie koppelen we aan een logisch moment, zoals groot onderhoud.

Doorgaans lenen drukke kruispunten van wegen die niet tot de hoofdwegenstructuur behoren, zich goed voor een enkelstrookrotonde. Op deze kruispunten is het namelijk niet nodig om één bepaalde richting sneller te laten doorstromen. Rotondes bieden een goede oversteekbaarheid en verbeteren de verkeersveiligheid, omdat de weggebruikers hun snelheid flink moeten verlagen. Ze zijn tot een bepaalde verkeersintensiteit ook gunstig voor de doorstroming van alle verkeersdeelnemers en verminderen geluidhinder en uitstoot.

ONDERHOUD, CALAMITEITEN EN BIJZONDERE VERKEERSITUATIES

Het is voor de bereikbaarheid van groot belang dat de hoofdwegenstructuur optimaal gebruikt kan worden. Dit betekent ook dat wegbeheerders en uitvoerders goed met elkaar moeten afstemmen welke werkzaamheden op of aan de weg voor welke stremmingen zorgen en in welke periode. Datzelfde geldt voor wegbeheerders onderling.

Verkeersregelininstallaties moeten beter kunnen sturen bij specifieke verkeerssituaties, zoals bij werkzaamheden aan de weg, maar ook bij congressen, evenementen en calamiteiten. Bij bijvoorbeeld calamiteiten op het rijkswegennet is het van groot belang dat op de hiervoor aangegeven omleidingsroutes (U-routes) de doorstroming gegarandeerd wordt. Zo kan bijvoorbeeld in een dergelijke situatie het permanent inschakelen van een groene golf de doorstroming op de hoofdinvalswegen garanderen, wat bepalend is voor de bereikbaarheid van Ede in zijn geheel. Een dergelijk calamiteitennetwerk moeten we samen met de andere wegbeheerders als buurgemeentes, provincie en rijk vaststellen. Daar hoort ook een protocol met maatregelen bij in dergelijke situaties.

5.6 Vrachtnetwerk

BUNDELING OP HOOFDWEGENSTRUCTUUR

Het vrachtautoverkeer wordt geaccommodeerd op de hoofdwegenstructuur, die hiervoor is toegerust. Hierbij is het zaak dat vrachtverkeer zo lang mogelijk via deze wegen blijft rijden. Dit impliceert bijvoorbeeld dat het verkeer op

de kruispunten van de hoofdinvalswegen met verkeerslichten wordt geregeld in plaats van met rotondes en dat kruisingen met langzaam verkeer zo veel mogelijk ontvlochten worden. We voorkomen dat vrachtverkeer op deze routes oponthoud ondervindt door dit bij de verkeersregelininstallaties een groene golf te bieden. Het bundelen van vrachtverkeer op de hoofdwegenstructuur is gunstig voor de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en de onderhoudskosten aan het wegennet.

Door een betere doorstroming op de hoofdwegenstructuur daalt het aantal stops en dus het aantal optrekkende en afremmende bewegingen. Dit betekent minder geluidsoverlast en minder uitstoot van schadelijke stoffen. Daarnaast betekent deze bundeling dat zo min mogelijk kilometers op het onderliggende wegennet worden gemaakt.

Het is belangrijk om nieuwe bedrijfsterreinen of andere functies die vrachtverkeer aantrekken gunstig te positioneren ten opzichte van de hoofdwegenstructuur. Ook dit draagt bij aan het continueren van de bundeling van vrachtverkeer op de hoofdwegenstructuur. Zo nodig moeten we hiervoor de hoofdwegenstructuur aanpassen.

KERNWINKELGEBIEDEN

De gemeente heeft voetgangerszones in de kernwinkelgebieden van Ede en Lunteren. De dynamische afsluitsystemen (verzinkbare palen) zijn deels vernieuwd en deels vervangen door systemen met cameratoezicht. In het centrum van Ede zijn bevoorradingsroutes en venstertijden aangepast, opdat de routing logischer en efficiënter is, maar ook de overlast beperkt wordt.

Verder kan de gemeente met ontheffingenbeleid voor bevoorrading buiten de venstertijden sturen op bevoorrading door kleine, schone vrachtvoertuigen. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid en luchtkwaliteit in centrumgebieden.

OPKOMST KLEINE VRACHTVOERTUIGEN

We zien dat leveranciers steeds vaker kleine elektrische voertuigen of elektrische bakfietsen gebruiken bij de bevoorrading of pakketbezorging van detailhandel in centrumgebieden, maar ook bij woningen in de omliggende wijken. Deze voertuigen zijn schoon, klein en wendbaar en daardoor geschikt voor de smalle en drukke straten in de compacte delen van de woonkernen. Het instellen van een zero emissiezone voor

stadslogistiek zal deze trend versterken. Toch neemt de overlast door een toenemend aantal vracht- en bestelwagens in de woonwijken toe. Een mogelijk antwoord hierop is de ontwikkeling van strategische locaties met pakketkluizen in dorpen en wijken. Dit bundelt de vervoerbewegingen en beperkt het aantal kilometers. Dit kunnen we combineren met de ontwikkeling van mobiliteitshubs (zie 4.5: Ketenmobiliteit).

Ook is, in aanvulling op een grootschalig regionaal distributiecentrum in de buurt van de aansluitingen op A12 / A30 (zie 4.7: Goederentransport), een opzet met kleinschalige distributiecentra denkbaar. Deze zouden aan de hoofdwegenstructuur moeten liggen, nabij winkelcentra, waar goederen worden overgeladen van reguliere vrachtwagens naar kleine elektrische vrachtvoertuigen en elektrische bakfietsen. De afstanden moeten immers kort zijn en de bestemmingen liggen in voetgangersgebieden die lastig of niet bereikbaar zijn met grote voertuigen. De Zero Emissiezone Stadslogistiek kan deze ontwikkeling op gang brengen (zie 8.5: Schone Mobiliteit).

5.7 Lokale bereikbaarheid

CONTEXT

Met lokale bereikbaarheid bedoelen we het gemak waarmee we een specifiek gebied kunnen bereiken. Er spelen op dit vlak een aantal kwesties. De eerste betreft de barrièrewerking van de spoorlijnen. Door de intensivering van de dienstregeling en de hogere snelheden op de spoorlijn Utrecht-Arnhem ontstaat de wens om zoveel mogelijk spoorwegovergangen te sluiten en waar nodig te vervangen door ongelijkvloerse kruisingen. Dit komt de veiligheid en de robuustheid van de dienstregeling ten goede. Het nadeel is dat de

barrièrewerking van de spoorlijn toeneemt. Dit speelt vooral het langzaam verkeer parten, maar brengt ook ten aanzien van lokale autobereikbaarheid vraagstukken met zich mee.

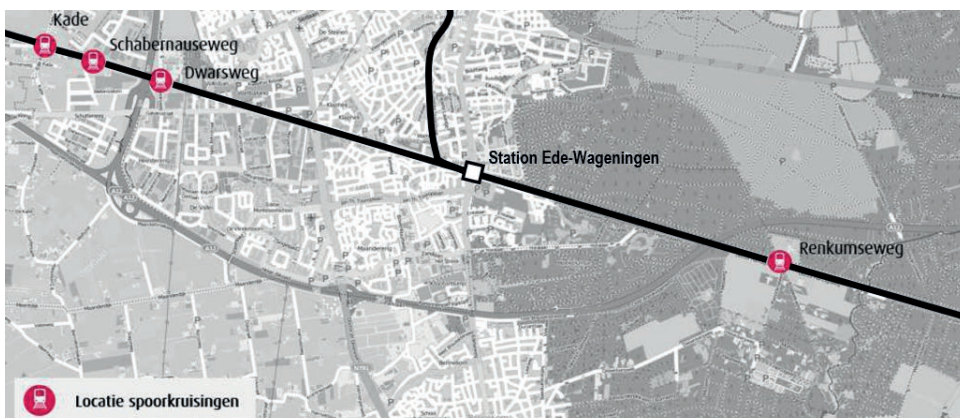
Andere kwesties richten zich op de bereikbaarheid voor langzaam verkeer, die belemmerd wordt door de barrièrewerking van met name de hoofd(invals)wegen.

En ten slotte is er ook nog een aantal kwesties die de lokale bereikbaarheid van dorpen, woonwijken en bedrijfsterreinen betreffen. Vaak heeft dit te maken met knelpunten in de interne verkeerscirculatie of congestie op de aangrenzende hoofdwegenstructuur.

SPOORKRUISINGEN

Geleidelijk aan worden gelijkvloerse spoorwegkruisingen op de lijn Utrecht - Arnhem afgesloten. Overweg Nieuweweg-Noord ten westen van De Klomp is in 2019 afgesloten en daarvoor in de plaats is een onderdoorgang voor langzaam verkeer gerealiseerd. Ook is er een onderdoorgang voor gemotoriseerd verkeer gekomen tussen de Voorpoort en de Klompersteeg. In 2021 is de spoorwegovergang Kerkweg afgesloten, nadat in een eerder stadium een autotunnel (Koepletunnel) en een tunnel voor langzaam verkeer (SOMA tunnel) waren aangelegd.

De lijn Utrecht – Arnhem telt vier gelijkvloerse spoorwegovergangen in en om de kern Ede: Kade, Schabernauseweg (langzaam verkeer), Dwarsweg (langzaam verkeer) en de Renkumseweg. Voor alle geldt dat ze niet passen in de visie van hoogfrequente, snelle treinen. Bij de Sijsselt komt een brug voor langzaam verkeer die de recent opgeheven oostelijker gelegen spoorwegovergang vervangt.



Resterende spoorwegovergangen op de intercitylijn (bron: Goudappel Coffeng)

Voor de overige overgangen heeft de gemeente in 2019 een verkenning uitgevoerd naar nut en noodzaak van deze spoorkruisingen. Uitkomst is dat het voorbestaan of de vorm van spoorkruising de Kade (overweg of onderdoorgang, voor alle verkeer of alleen de fiets) sterk afhangt van nieuwe infrastructurele oplossingen rondom De Klomp.

We kunnen de overwegen Schabernausedweg en Dwarsweg mogelijk combineren tot één ongelijkvloerse kruising, langs de A30 over het spoor. De spoorovergang Renkumseweg is in recreatief opzicht belangrijk en moet worden vervangen door een onderdoorgang.

Een nieuwe onderdoorgang voor langzaam verkeer is in het kader van het Fietsplan gepland op de noord-zuid fietsroute tussen Kernhem, Veldhuizen en Rietkampen. Ter hoogte van de Lumièrestraat moet deze de spoorlijn kruisen. De nieuwe schakel verkleint de maaswijdte van het fietsnetwerk in dit deel van Ede en verkort daarmee de rijroutes tussen de verschillende woon- en werkgebieden.

De spoorwegovergangen op de Valleilijn blijven voornamelijk alle behouden. Maar ook geldt dat we op termijn meer moeten denken aan ongelijkvloerse kruisingen. Dit gebeurt hoe dan ook bij nieuwe infrastructuur, omdat landelijke richtlijnen vereisen dat nieuwe spoorkruisingen altijd ongelijkvloers zijn.

OVERSTEEKBAARHEID VAN VERKEERSBARRIÈRES

De hoofdwegenstructuur, en in het bijzonder de hoofdinvallswegen in Ede-Stad, wordt gekenmerkt door een beperkt aantal aansluitingen en een beperkt aantal oversteekmogelijkheden voor langzaam verkeer. De consequentie is dat deze wegen een sterke barrièrewerking hebben. Fietsers moeten vaak omrijden om aan weerszijden van deze wegen gelegen gebieden te kunnen bereiken. De oversteeklengtes zijn groot, vooral voor voetgangers, en wachttijden bij de verkeerslichten kunnen aanzienlijk oplopen.

Verbeteringen aan de oversteekplaatsen bieden onvoldoende oplossing naarmate het verkeer door alle ruimtelijke ontwikkelingen voor alle modaliteiten steeds verder toeneemt. Zo is te verwachten dat de corridor Dr. Willem Dreeslaan – Keesomstraat – Kastelenlaan steeds drukker wordt, versterkt door transformatie- en verdichtingsprojecten langs deze wegen en mogelijke

uitbreidingen in en langs de westrand van Bennekom. Hierdoor dreigt de lokale bereikbaarheid voor het langzame verkeer tussen bijvoorbeeld Veldhuizen, Frankeneng en Rietkampen enerzijds, en de rest van Ede anderzijds, te verslechteren. In opdracht van provincie Gelderland en Ede is in 2021 een onderzoek verricht naar het **toekomstbeeld van de gehele N224** in de gemeente. In het kader van alle ontwikkelingen die op stapel staan, zoals de verdichting van Ede-Stad, maar ook Kernhem-Noord, uitbreiding Kievitsmeent en De Klomp, is een eerste verkenning gemaakt. Centraal staat de onderzoeksvraag wat dit alles betekent voor het toekomstige functioneren van deze verkeersader. Daarbij krijgt het vraagstuk rond de barrièrewerking van deze weg bijzondere aandacht. Provincie en gemeente hebben zich voorgenomen om de opgaven verder uit te diepen en te komen tot concrete voorstellen om de toekomstbestendigheid van deze weg te borgen.

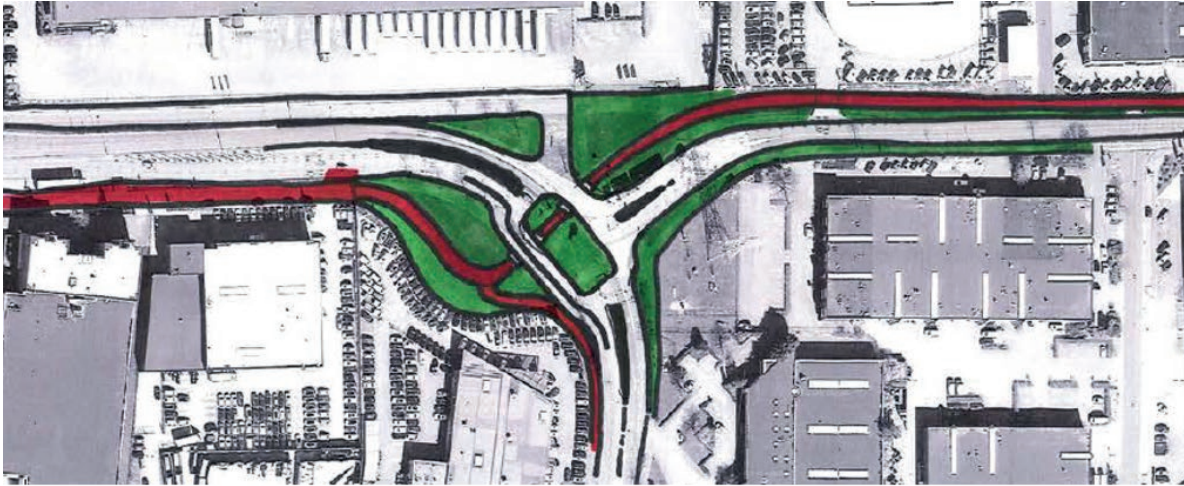
DE KLOMP

In paragraaf 4.5 is de verkeersvisie benoemd omtrent station Veenendaal-De Klomp en omgeving. De insteek hiervan was het vraagstuk omtrent de lokale bereikbaarheid van de omgeving van station Veenendaal - De Klomp. De visie omvat daarmee ook de bereikbaarheid van het dorp De Klomp zelf. Deze is sterk afhankelijk van het functioneren van twee kruispunten, namelijk die tussen de Stationsweg en Rondweg De Klomp, en die tussen de Stationsweg en N224.



Onderdoorgang station Veenendaal-De Klomp
(bron: gemeente Ede)

Het kruispunt tussen de Stationsweg en Rondweg De Klomp vormt een zwakke schakel in de hoofdwegenstructuur. Ontvlechting van doorgaand



Galvanistraat - Frankeneng, verkenning ovonde en fietstunnel (bron: Roelofs 2021)

en bestemmingsverkeer is hier op termijn een oplossing, met een nieuwe weg tussen de N224 en de Rondweg De Klomp langs de oostzijde van het station. Deze nieuwe verbinding vormt ook een toekomstbestendige kruising met de spoorlijn Utrecht-Arnhem. Nadere studie moet uitwijzen of deze verbinding betekent dat ook de Kade als spoorwegovergang voor autoverkeer nog nodig is.

Het kruispunt tussen de Stationsweg en de N224 is toenemende mate een oversteekbarrière voor fietsers en voetgangers. Het is gewenst om dit kruispunt te herzien, in samenhang met de verdere ontwikkeling van Ederveen - De Klomp en een mogelijke doortrekking van de Rondweg.

EDE-NOORD EN LANDGOED KERNHEM

Ede-Noord is bereikbaar via de Kernhemseweg, de N304 en een enkele afrit vanaf de N224. Deze laatste geeft een beperkte, maar wel directe ontsluiting op deze buurt. De bereikbaarheid van de buurt is omslachtig en leidt tot lange routes door het verblijfsgebied. Een volledige aansluiting op de N224 zou de routing logischer en directer maken. De Kernhemseweg loopt bovendien door landgoed Kernhem, waarvan het de wens is dat deze als een autoluw stadspark wordt ontwikkeld. Dit is beschreven in de [visie Landgoed Kernhem](#), die in 2019 is vastgesteld.

De Kernhemseweg ligt ook in het tracé van de te ontwikkelen doorfietsroute tussen Ede, Kernhem (-Noord) en Lunteren. Ruimtelijke ontwikkelingen, zoals Kernhem-Noord, verhogen de intensiteit van deze fietsroute. Tegelijk neemt de barrièrewerking van de N224 toe. Uiteindelijk is een ongelijkvloerse oversteek gewenst. De lokale bereikbaarheid van Ede-Noord is een vraagstuk

dat we in samenhang met de nieuwe schakel in de regionale fietsverbinding en de landschapsonwikkeling moeten onderzoeken.

BEDRIJFSTERREINEN IN EDE-WEST

De bedrijfsterreinen Frankeneng, Heestereng en de Vallei ondervinden in de spitsen congestie op de Galvanistraat, Frankeneng en Dr. Willem Dreeslaan. Deze verbinden de bedrijfsterreinen via hoofdinvalswegen met de A30 en de A12. Daarmee zijn ze cruciaal voor de autobereikbaarheid van geheel Ede (zie paragraaf 5.5: Autonetwerk).

In het kader van de [bereikbaarheid van de bedrijfsterreinen in Ede-West](#) is een actieplan opgesteld.

Naast een aantal kleinschalige, recent uitgevoerde maatregelen, is er behoefte aan structurele oplossingen die ook in de toekomst voor doorstroming zorgen. In 2021 is een rapport opgesteld ['Rapport Ontvlechting kruispunt Galvanistraat - Frankeneng'](#) waaruit een grote rotonde (ovonde) in combinatie met een fietsonderdoorgang als de meest robuuste oplossing voor de doorstromingsproblematiek naar voren komt.

Parallel hieraan werken we aan de snelle fietsroute Ede-Veenendaal en de noord-zuid fietsroute Kernhem-Veldhuizen-Frankeneng-Rietkampen. Daarnaast kan een actieve werkgeversaankpak in dit gebied bijdragen aan de oplossing, wanneer thuiswerken, flexibele werktijden, autodelen en fietsen gestimuleerd worden (zie ook 4.6: Slimme mobiliteit).



Hoofdstuk 6 Veilige netwerken

Deze bouwsteen bestaat uit de volgende ambities:

We bevorderen objectieve verkeersveiligheid door ongevallenconcentraties te voorkomen. Hierbij zetten we in op een datagedreven en risicogestuurde aanpak en op slimme combinaties van gedragsbeïnvloeding en fysieke maatregelen. Waar nodig wordt de verkeersveiligheid versterkt doordat we de wegencategorisering en bijpassende weginrichting aanpassen. Fysieke maatregelen worden op natuurlijke wijze en vergevingsgezind in de omgeving ingepast. Ze dragen door hun logica en vanzelfsprekendheid bij aan het gewenste verkeersgedrag.

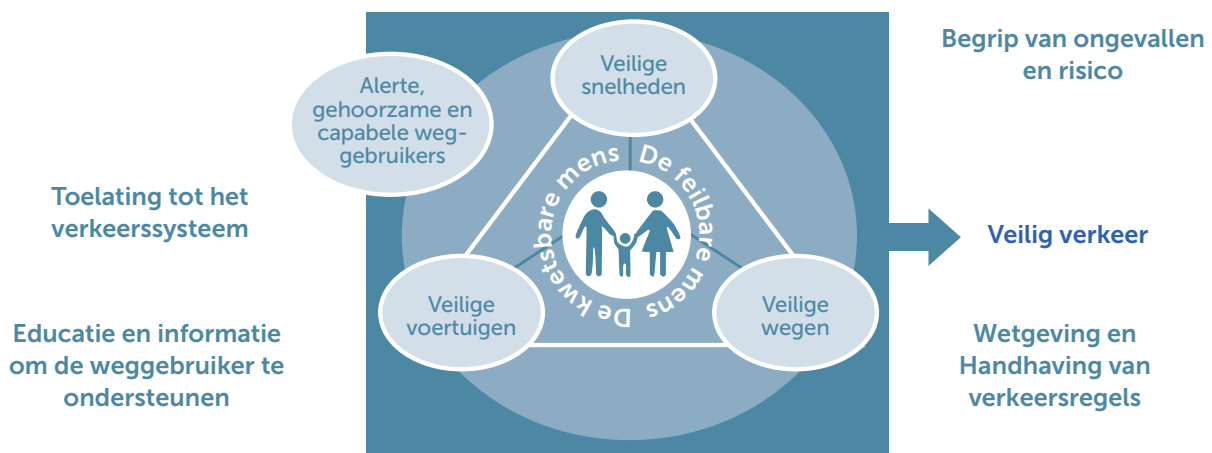
We willen het gevoel van verkeersveiligheid verhogen door buurten te ondersteunen bij de gebiedsgerichte aanpak tegen verkeersonveiligheid, binnen de randvoorwaarden die de gemeente stelt.

We willen het groepsrisico beperken bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor of weg, en kunnen voldoen aan de wettelijke aanrijtijden van nood- en hulpdiensten. Dit doen we door bijvoorbeeld deze routes te monitoren, verkeersmaatregelen af te stemmen met nood- en hulpdiensten en verkeerskundig betrokken te zijn bij de advisering over nieuwe uitruklocaties.

6.1 Context

Verkeersveiligheid is afhankelijk van drie factoren: veilige voertuigen, veilige wegen en veilig gedrag. Deze drie factoren moeten de kwetsbare en feilbare mens beschermen. De veiligheid van voertuigen is vooral een aangelegenheid van fabrikanten en landelijke regelgeving. Daar hebben gemeentes geen rechtstreekse invloed op.

De gemeente heeft als wegbeheerder wel een grote invloed op de veiligheid van de weg zelf. Het zorgdragen voor verkeersveiligheid voor alle modaliteiten is één van de kerntaken van de gemeente. Het betreft hier de objectieve verkeersveiligheid, oftewel de aanpak van de wegvakken en locaties waar sprake is van een onveilige verkeerssituatie, op basis van ongevalscijfers of binnen het vakgebied geldende principes.



De mobiliteitspiramide (bron: Share-NORTH)

In Ede hebben we jaren lang gewerkt aan de fysieke verkeersveiligheid. Plekken met ongevallenconcentraties van ernstig gewonden en doden (black spots) komen daardoor niet meer voor. Verkeersveiligheid is een randvoorwaarde in het wegontwerp en gaandeweg worden situaties bij herinrichtingen verder geoptimaliseerd. Naast deze kerntaak houdt de gemeente zich bezig met gedragsbeïnvloeding door verkeerseducatie en campagnes. Als weggebruikers capabel en alert zijn en zich houden aan de verkeersregels, dragen zij bij aan een betere verkeersveiligheid.

Op landelijk niveau zien we echter de laatste jaren dat de verkeersveiligheidscijfers verslechteren. Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers neemt toe, evenals de hoeveelheid letselongevallen. Deze trend zien we ook in Ede. Ombuiging van deze trend vraagt om een verandering in de aanpak van verkeersonveiligheid.

Wij willen dit doen met een datagedreven en risicogestuurde aanpak. Dit betekent slimme combinaties van gedragsbeïnvloeding en daaraan te relateren fysieke maatregelen. Deze maatregelen moeten bovendien met gevoel voor de omgeving worden ingepast, zodat het gewenste gedrag in het totale wegbeeld daaruit logisch en vanzelfsprekend voortvloeit.

Daarnaast blijven we de subjectieve veiligheid (het gevoel van verkeersonveiligheid) verbeteren. Het risico bij het aanpakken van subjectieve onveiligheid, is dat dit sterk gericht wordt op incidenten. Het heeft de voorkeur hiermee meer gebiedsgericht aan de slag te gaan.

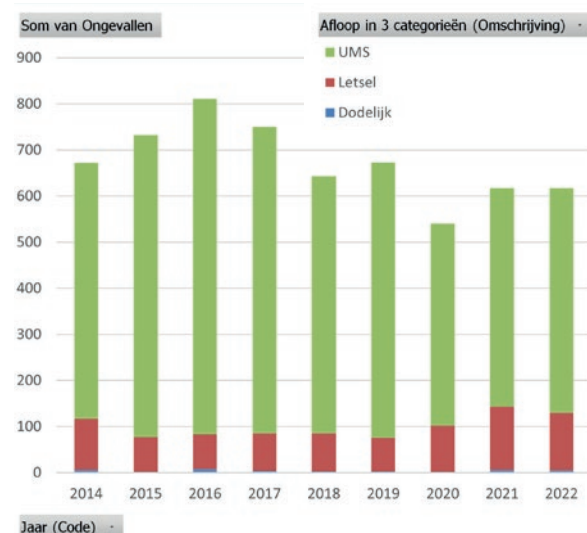
En ten slotte is het bevorderen van de externe veiligheid ook van belang voor mobiliteit, voor zover dit routes voor gevaarlijke stoffen en voor nood- en hulpdiensten betreft.

6.2 Naar een nieuwe aanpak

STRATEGISCH PLAN VERKEERSVEILIGHEID 2030

Om een toename van verkeersonveiligheid zoveel mogelijk tegen te gaan en de landelijke trend in positieve richting om te buigen, is een gezamenlijk beleid van alle wegbeheerders en andere betrokken partijen nodig. In 2017 heeft onder meer de VNG een manifest getekend met als doel het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Mede op basis hiervan is het landelijke **Strategisch Plan**

Verkeersveiligheid 2030 (SPV) opgesteld, dat een gezamenlijke aanpak beschrijft. Het **Verkeersveiligheidsmanifest 2.0** uit 2021 heeft als zeer ambitieuze doelstelling: een halvering van het aantal verkeersdoden in 2030 en nul verkeersdoden in 2050. Overigens heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) vragtekens heeft geplaatst bij de haalbaarheid hiervan.



Ontwikkeling verkeersongevallen Ede. Bij 2022 zijn de cijfers tot en met het derde kwartaal opgenomen (bron: VIA Rapportage)

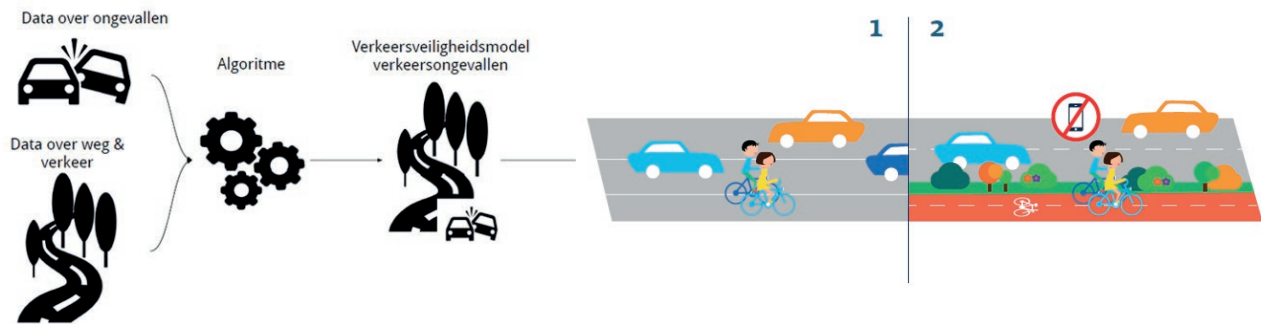
Veel van de verkeersongevallen hebben tegenwoordig te maken met het gedrag van bestuurders, zoals onder meer:

- fietsen zonder licht
- rijden onder invloed van alcohol en/of drugs
- te hard rijden door woonstraten (landelijk buurtprobleem nummer 1!)
- slechte beheersing van het voertuig of onkunde van verkeersregels
- afleiding door de smartphone

Het ongevallenbeeld is tegenwoordig in geografisch opzicht diffuus. Het is steeds moeilijker om een oorzaak aan de lokale situatie toe te schrijven. Wat we wel weten is welke omstandigheden en risicofactoren een rol spelen bij het ontstaan van verkeersongevallen. Door deze factoren te analyseren en te monitoren kunnen we proactief en geprioriteerd de verkeersveiligheid verbeteren.

DATAGEDREVEN EN RISICOGESTUURDE AANPAK

In het SPV wordt een datagedreven en risicogestuurde aanpak als uitgangspunt gehanteerd, samen met de focus op specifieke doelgroepen. Aangrijpingspunten voor deze aanpak zijn:



Datagedreven en risicogestuurde aanpak (bron: provincie Gelderland)

- engineering (fysieke verkeersmaatregelen)
- enforcement (handhaving en opleggen van sancties)
- education (aanleren van goed en gewenst verkeersgedrag)
- engagement (aanspreken, campagnes, verzekeringen en ISA)

Deze aanpak gaat uit van een mix van aandachtsvelden die niet alleen te maken hebben met de veilige inrichting van de infrastructuur, maar vooral ook met de omgang met technologische ontwikkelingen, het beschermen van kwetsbare en/of onervaren verkeersdeelnemers, het voorkomen van afleiding in het verkeer en de aanpak van rijden onder invloed en verkeersovertreders.

Voor een succesvolle aanpak is het moeten goed samenwerken met andere regiogemeentes, de provincie, politie, onderwijsinstellingen en andere maatschappelijke instanties. Digitale data en instrumenten zijn daarbij ondersteunend, zoals de regionale verkeersdesk, die mobiliteitsgerelateerde data samenbrengt, harmoniseert en ontsluit (zie 9.4: Regionale samenwerking).

MIX TUSSEN FYSIEKE EN GEDRAGSGERICHTE OPLOSSINGEN

Een goed ontwerp van de wegen met het oog op verkeersveiligheid is en blijft een kerntaak van de wegbeheerder. Echter, er wordt nadrukkelijker gebruik gemaakt van een mix tussen fysieke en gedragsgerichte maatregelen, waarbij de focus op bepaalde doelgroepen ligt. Een groep fietsende scholieren heeft bijvoorbeeld een ander risico-profiel dan een oudere op een elektrische fiets. Op een route met veel scholieren zijn bijvoorbeeld op kruispunten brede opstelstroken nodig, in combinatie met voorlichting op de scholen over het gevaar van afleiding, zoals de anti-mobielcampagne MONO. De oudere heeft

behoefte aan een rustige, obstakelvrije route en een cursus veilig fietsen op de elektrische fiets.

Essentieel bij gedragsgerichte maatregelen is het creëren van bewustwording bij de doelgroepen. In Ede verdient het grote buitengebied bijzondere aandacht, waarbij te hard rijden, al dan niet in combinatie met alcohol, relatief veel voorkomt.

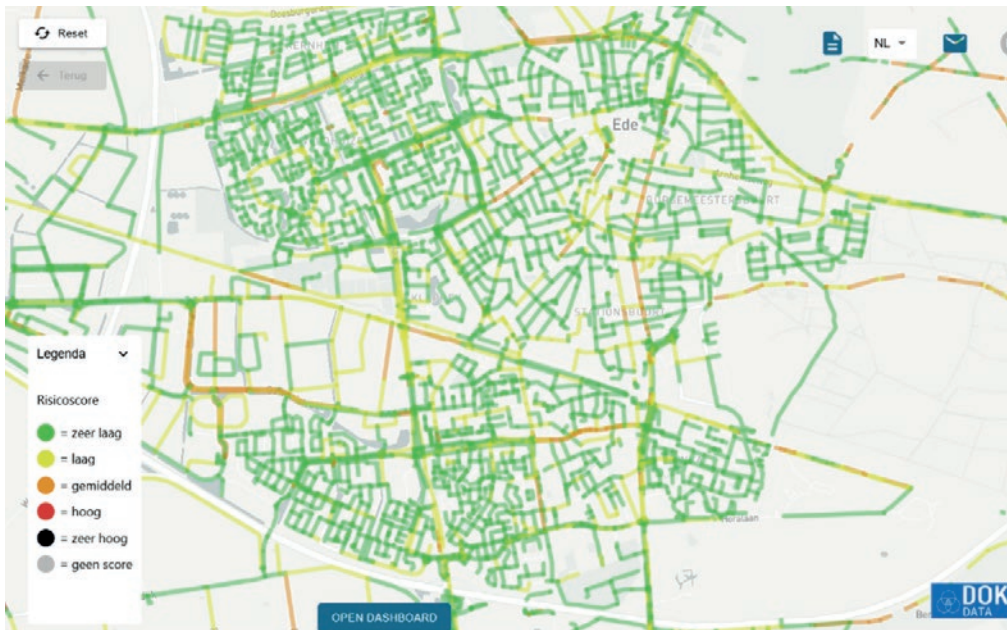
De gemeente is niet als handhaver aan zet hier. Het plaatsen van flitspalen is een verantwoordelijkheid van het Openbaar Ministerie (OM). In het driehoeksoverleg met het OM en de politie kan de gemeente locaties hiervoor aankaarten. Uitgangspunt van het OM is dat het om een verkeersveilige locatie gaat, die met fysieke maatregelen niet aan te pakken is.

REGIONALE UITWERKING

De provincie Gelderland werkt met de gemeentes aan een regionale uitwerking van het SPV. Met behulp van een verkeersveiligheidsmodel kunnen wegbeheerders risicoanalyses maken. Dit model is onder meer gebaseerd op specifiek bij de weg behorende kenmerken. Daardoor biedt het bijvoorbeeld de mogelijkheid om aparte analyses te genereren, zoals voor onveilig ingerichte 50 km/u-wegen. Uit deze analyses vloeit een voorzet voor een risicogestuurde aanpak voort.

Het betreft onder meer:

- wegen en kruispunten met hoge risico's
- fietsveiligheid (obstakels, profielbreedtes e.d.) en fietsoversteken
- financiële ondersteuning aanpak routes hoofd-fietsnet
- gedragsbeïnvloeding op thema's rijden onder invloed, afleiding en snelheid
- regionale kennisuitwisseling over en ondersteuning bij verkeersveiligheid



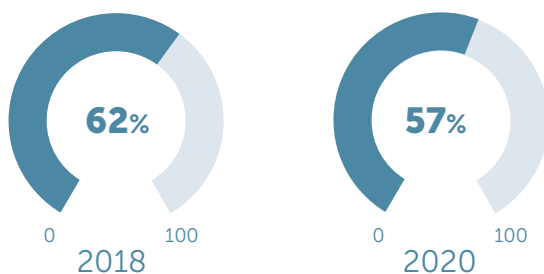
Voorbeeld risico-analyse weggennet bebouwde kom Ede (bron: provincie Gelderland)

De **Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid van de provincie Gelderland** biedt financiële ondersteuning (subsidie) voor de aanpak van risicovolle kruispunten, fietsoversteken en voor kleine maatregelen die de fietsveiligheid verbeteren. Door cofinanciering bij zowel fysieke als gedragsgerichte projecten met een regionale uitstraling kan de slagkracht aanzienlijk vergroot worden.

ACTIEPLAN VERKEERSVEILIGHEID

In 2017 heeft de gemeente Ede een **Verkeersveiligheidsnota** vastgesteld, waarin de uitkomsten staan van een onderzoek naar ongevalslocaties en -trajecten en hun mogelijke toedracht. Naast objectieve verkeersveiligheid is ook de subjectieve verkeersveiligheid (het gevoel van onveiligheid) onderzocht. De subjectieve verkeersonveiligheid in Ede blijkt niet substantieel te zijn afgenomen.

Tevredenheid verkeersveiligheid in uw buurt



Ontwikkeling subjectieve verkeersonveiligheid (bron: Inwoners aan het Woord 2020)

Onderdeel van de nota is het Actieplan Verkeersveiligheid, dat voorziet in een pakket van

gedragsgerichte en fysieke maatregelen, gericht op objectieve en subjectieve knelpunten. De maatregelen worden waar mogelijk meegenomen in lopende programma's.

6.3 Fysieke aandachtspunten

VEILIG OVERSTEKEN

Kruispunten van gebiedsontsluitingswegen zijn voor langzaam verkeer potentieel onveilige punten. Rotondes vergroten de veiligheid op kruispunten aanzienlijk, omdat de snelheid wordt teruggebracht, in combinatie met een verbeterde oversteekbaarheid. Ede blijft daarom kruispunten met verkeerslichten ombouwen tot voorrangsrondes, daar waar mogelijk. Bestaande rotondes worden waar nodig geoptimaliseerd met maatregelen die de situatie vereenvoudigen en meer ruimte aan en zicht op fietsers geven.

Andere oversteekplaatsen worden veiliger ingericht, door bijvoorbeeld uitbuigingen toe te passen in combinatie met middengeleiders. Daar waar de kruisende stromen en snelheidsverschillen te groot zijn, vooral op de hoofdwegenstructuur, willen we ontvlechten door bijvoorbeeld de aanleg van onderdoorgangen voor langzaam verkeer. In dit licht verrichten we samen met de provincie verkenningen naar hoe we de oversteekbaarheid kunnen verbeteren van de hele N224 en van de provinciale wegen direct in en om Otterlo (N304 en N310).

HET NIEUWE 30

De wegecategorisering (zie 7.2: Duurzaam veilige inrichting van de wegen) heeft er in Nederland voor gezorgd dat iedere categorie weg voorzien is van een aantal inrichtingsprincipes die de verkeersveiligheid verbeteren. Zo is het een uitgangspunt dat op erftoegangswegen de snelheid laag genoeg is om langzaam en gemotoriseerd verkeer verantwoord te kunnen mengen. Op basis hiervan zijn de afgelopen decennia bijna alle erf-toegangswegen in de bebouwde kom onderdeel gemaakt van 30km-zones.

Volgens de meest recente inzichten moeten ook gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom naar een maximum snelheid van 30km per uur als gemotoriseerd en langzaam verkeer niet goed gescheiden kunnen worden.

Vertegenwoordigers van 140 landen, waaronder Nederland, hebben in februari 2020 de **Verklaring van Stockholm** ondertekend. Daarmee tekenden zij voor de invoering van een snelheidslimiet van 30 km/uur op alle wegen in de bebouwde kom waar de menging van gemotoriseerd en langzaam verkeer leidt tot onveilige situaties. Voor Ede betekent dit dat veel wegen met een maximum snelheid van 50 km per uur onderzocht moeten worden. We kijken dan naar de aanwezigheid van gescheiden fietsvoorzieningen, al dan niet parkeren op de rijbaan, de onderlinge kruispunt-afstanden, particuliere inritten, en de spreiding en regulering van de oversteekvoorzieningen. Vanuit oogpunt van verkeersveiligheid heeft het de eerste voorkeur om op wegen met een hoge verkeersintensiteit in te zetten op een verdergaande scheiding van verkeerssoorten. Echter, op wegen waar dat door bijvoorbeeld ruimtegebrek niet of in onvoldoende mate haalbaar is, is het wenselijk om de weg her in te richten met een lagere maximumsnelheid. Uiteraard moet hierbij het gehele scala aan (mogelijk tegengestelde) belangen in beeld zijn om tot een goed afgewogen beslissing te komen.

SELFEXPLANING WEGINRICHTING EN NATUURLIJK STUREN

Wij willen zoveel mogelijk naar een selfexplaining weginrichting, die als vanzelfsprekend het gewenste gedrag oproept. Het accent ligt op inrichtingsmaatregelen die op natuurlijke wijze aansluiten bij de kenmerken van het omliggende (stedelijke) landschap. Denk aan passende profielbreedtes, materiaalgebruik en de wijze van de aanplant van bomen en aanliggende groenstroken.

Je kunt rustiger en veiliger rijgedrag stimuleren door verharding te minimaliseren en groenelementen toe te voegen. Dit is onderdeel van een filosofie die bekend staat als natuurlijk sturen. Uitgangspunt daarvan is dat je landschappelijke elementen in het wegontwerp inpast, waarmee een bepaald gedragseffect wordt bereikt.

Binnen deze filosofie past ook dat je terughoudend omgaat met verkeersdrempels, plateaus, wegmarkeringen, verkeersborden en bebakening. Dit draagt bij aan een rustig en overzichtelijk wegbeeld, waar de basisregels leidraad zijn. De aandacht wordt zo min mogelijk afgeleid naar allerlei door markeringen en borden toegevoegde verkeersregels.

Een boom op een prominente plaats in combinatie met een wegversmalling heeft bijvoorbeeld net als een verkeersdrempel een snelheidsverlagend effect. Variatie in het wegbeeld is ook een belangrijke factor in natuurlijk sturen. Dit houdt de weggebruiker alert. Ook kan een duidelijke vormgeving van overgangen die om een ander verkeersgedrag vragen, zoals een bebouwde komgrens, ervoor zorgen dat mensen hun snelheid aanpassen.



Herinrichting Telefoonweg, een voorbeeld van natuurlijk sturen (bron: Goudappel Coffeng)

VERGEVINGSGEZINDHEID

Een vergevingsgezind ingerichte openbare ruimte draagt bij aan de verkeersveiligheid. Met vergevingsgezindheid wordt bedoeld dat de openbare ruimte zodanig is ingericht dat de kans klein is dat onoplettendheid of een stuurfout leidt tot een eenzijdig letselongeval.

De afgelopen jaren heeft Ede bijgedragen aan vergevingsgezindheid door overbodige paaltjes op fietspaden te verwijderen dan wel de attentiewaarde van de noodzakelijke obstakels te vergroten. We lossen de oneffenheden bij uitritten die fietspaden kruisen op en werken hoogteverschillen langs smalle verhoogde fietsstroken waar mogelijk weg.

Gebrek aan vergevingsgezindheid van obstakels in de openbare leidt regelmatig tot claims bij schade en letsel. Uit jurisprudentie volgt dat de wegbeheerder hierin zijn verantwoordelijkheid moet nemen. Met name als onoverkomelijke obstakels niet zichtbaar zijn, kan dat leiden tot aansprakelijkstelling van de wegbeheerder. De ontwerpuitgangspunten voor de weginrichting moeten dan ook zoveel mogelijk in overeenstemming zijn met de richtlijnen voor zichtbaarheid en reflectie.

Het onderhoud aan de openbare weg heeft een directe relatie met vergevingsgezindheid. Wortelopdruk, kuilen, bermen en gaten in de weg kunnen gevaarlijke situaties opleveren. We trachten met de onderhoudsafdeling de wegen op een verantwoord veiligheidsniveau te houden, waarbij de hoofdroutes voor langzaam verkeer prioriteit hebben. Hierdoor hebben we ook de strooiroutes herijkt. Nieuwe stadsuitbreidingen geven aanleiding om regelmatig het netwerk van strooiroutes te herzien.

Een ander aspect van vergevingsgezindheid is de aanwezigheid van bomen dicht op de rijbaan, met name buiten de bebouwde kom. Als een auto met hoge snelheid van de weg raakt, heeft dit al gauw ernstige gevolgen voor de inzittenden in het geval dat een boom geraakt wordt. Uiteraard zijn er richtlijnen voor nieuwe situaties, waarbij bomen op ruime afstand van de weg worden geplant. In veel situaties echter staan er oude, waardevolle bomen langs oude wegen en dit plaatst de wegbeheerder voor lastige dilemma's. Boomkap is vaak vanuit landschappelijk en ecologisch oogpunt niet wenselijk. In deze gevallen moeten afwegingen gemaakt worden: weegt de doorstroomfunctie hier zwaarder, of is het te overwegen om de snelheid te verlagen?

VEILIGE OVERWEGEN

Spoorwegovergangen zijn een aandachtspunt als het gaat om verkeersveiligheid. Iedere overweg is een veiligheidsrisico vanwege de grote snelheids- en massaverschillen tussen de trein en de kruisende verkeersdeelnemer.

Veruit de meeste spoorwegovergangen liggen op de Valleilijn. De afgelopen jaren is veel geïnvesteerd in het volledig beveiligen van de overwegen met knipperlichten en overwegbomen. Toch liggen er nog uitdagingen op deze lijn. Met name enkele overwegen in de bebouwde kom van Ede hebben hinderlijke oneffenheden en een gebrekkige scheiding van fietsers, voetgangers en autoverkeer. Aandachtspunten zijn de overwegen in de Molenstraat, Brouwerstraat, Nieuwe Stationsstraat, Telefoonweg en Schaapsweg. Door overbodige obstakels weg te nemen en verkeerssoorten te scheiden wordt de kans op incidenten kleiner en de robuustheid van de dienstregeling op de Valleilijn groter.

OPENBARE VERLICHTING

De gemeente Ede is verantwoordelijk voor het verlichten van de openbare ruimte. Openbare verlichting draagt tot op zekere hoogte bij aan verkeersveiligheid. Een overdaad aan verlichting kan leiden tot een gevoel van schijnveiligheid, waardoor weggebruikers meer risico's nemen, terwijl de contrasten met de duistere plekken juist groter worden.

In principe worden binnen de bebouwde kom alle wegen voorzien van openbare verlichting. Vrijliggende voetpaden, wandelgangen, achterpaden en brandgangen voorziet de gemeente niet van openbare verlichting omdat er goede alternatieven voor wandelaars zijn. In het buitengebied wordt er in het algemeen geen openbare verlichting aangebracht, behalve bij verkeersgeleiders en kruisingen.

6.4 Doelgroepenbeleid

STIMULEREN VEILIG GEDRAG

Verkeersveiligheids campagnes kunnen inspelen in op verschillende onderdelen van verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld op het gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer. Of het voeren van verlichting in het donker. Of dat fietsers aangemoedigd worden een helm te dragen.

Daarnaast willen we behoefte om samen met de regiopolitie snelheids- en alcoholcampagnes structureel voortzetten en uitbreiden. Voorbeelden zijn gerichte alcoholinterventies bij evenementen in het centrum, maar ook spandoekacties in het buitengebied en alcohol-verkeerscursussen bij rijopleidingen van jongeren. Organisaties uit het

maatschappelijk middenveld kunnen hier ook een rol in spelen.



Een aspect dat recentelijk de publieke aandacht krijgt, zijn aanrijdingen met groot wild. De terugkeer van de wolf op de Veluwe houdt hier verband mee. Los van de

wolf worden regelmatig reeën, herten en zwijnen aangereden. Afgezien van het feit dat dergelijke aanrijdingen doorgaans fataal zijn voor deze dieren, levert het voor de bestuurder veel schrik, schade en zelfs mogelijk letsel op.

Het afrasteren van wegen in de natuurgebieden is niet overal haalbaar of wenselijk. We willen daarom de weggebruikers vaker bewust maken van de gevaren van plotseling overstekend wild.

KINDEREN, SCHOLIEREN EN STUDENTEN

Kinderen zijn een belangrijke doelgroep voor gedragsbeïnvloeding. Kinderen moeten door praktijkervaring verkeersinzicht opdoen. In theorie zou dit geleidelijk aan opgebouwd kunnen worden door de veelal korte afstanden naar de basisschool te fietsen. Veel basisschoolkinderen worden echter met de auto naar school gebracht, en als het kind dan als brugklasser alleen naar school fietst, is het onervaren.

Schoolcampagnes willen daarom al vroeg verkeerskennis en -verantwoordelijkheid bijbrengen en bieden verkeerseducatieprogramma's aan en stimuleren verkeerseexamens.

Een belangrijke uitdaging is om jonge kinderen te stimuleren om naar de basisschool te fietsen. Naast het schoolverkeersexamen is er bijvoorbeeld ook de **doorlopende leerlijn verkeerseducatie basisonderwijs** van Veilig Verkeer Nederland (VVN). Per school kunnen we bekijken hoe we het aantrekkelijker kunnen maken om op de fiets naar school te komen. We kunnen bijvoorbeeld ontmoedigen dat ouders met de auto tot bij de ingang van de scholen komen. Plannen hiervoor moeten we samen met scholen en vooral ouders ontwikkelen.

Fietsroutes die jongeren veel gebruiken omdat ze aansluiten op scholen en sportvoorzieningen, kunnen we verbeteren qua verkeersveiligheid. Delen van deze routes worden vanuit het Fietsplan in de komende jaren aangepakt, zoals de

route via de Klaphekweg, Kerkweg en Bovenbuurtweg.

OUDEREN

Ede streeft ernaar om de intensief gebruikte delen van de hoofd fietsroutes ruimer op te zetten. Bredere fietspaden die snellere en bredere fietsen faciliteren, geven echter geen volledige garantie voor de veiligheid. Er moet ook aandacht zijn voor het veilige gebruik van (elektrische) fietsen. Landelijk zien we een toename in letselgevallen met fietsende ouderen. Voor een deel is dit demografisch te verklaren: door de vergrijzing zijn er meer ouderen en die blijven tot op hoge leeftijd actief aan het verkeer deelnemen. Maar het heeft ook te maken met de opkomst van de elektrische fiets: ouderen zijn over het algemeen brozer en in combinatie met een hogere snelheid kan een valpartij lelijker uitpakken dan met een gewone fiets.

Een programma zoals **Doortrappen** kan hierin helpen. Hiermee worden ouderen gemotiveerd om zelf maatregelen te nemen om veilig te fietsen. Dit kan door een cursus, maar ook door tips om zich bij aankoop goed te laten informeren over welke fiets geschikt is. Het probeert ouderen in aanraking te laten komen met fietseducatie, die het vervolgens weer uitdragen naar anderen.

RECREANTEN

De druk op de recreatieve netwerken neemt toe. Enerzijds door een toename van het recreatieve gebruik, anderzijds doordat het overige verkeer ook toeneemt. In toenemende mate vormen daarbij gebiedsontsluitingswegen een barrière. Kruisingen tussen recreatieve routes en gebiedsontsluitingswegen moeten we vanwege de grote snelheidsverschillen zoveel mogelijk bundelen tot veilige oversteekplaatsen. Hier en daar is het gewenst om langs drukke routes de recreatieve fietsers beter te scheiden van gemotoriseerd verkeer.

Verschillende doelgroepen hebben verschillende oversteekbehoeftes. Een fietser of wandelaar heeft behoefte aan een gefaseerde oversteekplaats, zodat de oversteeklengte beperkt is. Fietsers en wandelaars kunnen ook in grotere groepen, dus gebundeld, oversteken. Ruiters en menners daarentegen hebben behoefte aan ruimte in de berm en geen middengeleiders, omdat ze paarden niet aan voor- en achterlangs passerend verkeer willen blootstellen. Ook steken ze het liefst op een rustige plek over, gescheiden van andere doelgroepen.

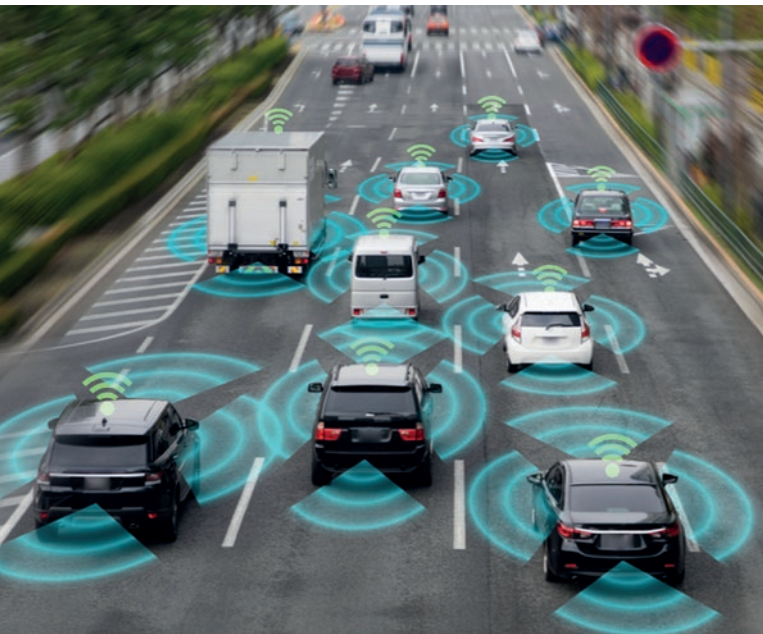
De komende jaren gaan we een aantal intensief gebruikte recreatieve oversteekplaatsen verbeteren. Het gaat hier om de N304 en N310 ter hoogte van Otterlo en de Verlengde Arnhemseweg (N224) ter hoogte van het Airborne Monument. Hierin werken we samen met de provincie Gelderland als wegbeheerder.

De verschillende doelgroepen delen in de natuur steeds vaker dezelfde ruimte en dat kan irritaties en ongewenst gedrag veroorzaken. Ruiters, honden en mountainbikers zijn niet altijd de gemakkelijkste combinaties en dit doet een beroep op hoffelijkheid en begrip. Deze kunnen we ondersteunen met bewustvormingscampagnes.

6.5 Overige ontwikkelingen

TECHNISCHE INNOVATIES

Intelligente transportsystemen (ITS) is een internationaal verzamelbegrip voor informatie- en communicatietechnologieën in voertuigen en transportinfrastructuur om het verkeer veiliger, efficiënter, betrouwbaarder en milieuvriendelijker te maken. Wereldwijd groeit het gebruik van ITS om reizigers te informeren, te sturen en te bejijzen, maar ook om doelmatiger te handhaven en de verkeersveiligheid te bevorderen.



De intelligente auto (bron: Shutterstock)

De intelligente auto begint positie te veroveren binnen het Nederlandse wagenpark. Er komen voertuigen met Advanced Driver Assist Systems (ADAS), die de bestuurder bij bepaalde rijtaken

ondersteunen en in sommige gevallen zelfs ingrijpen. Deze toepassingen kunnen een belangrijke bijdrage leveren om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren.

Een andere innovatie is intelligente snelheidsadaptatie (ISA). Dit is een geautomatiseerd systeem, waarbij voertuigen de plaatselijk geldende maximum snelheid niet kunnen overschrijden. ISA kan op die manier in de bebouwde kom, maar vooral ook op de plattelandswegen van het buitengebied iets doen aan te hard rijdend verkeer.

Op termijn zijn deze technische innovaties van invloed op de inrichting van de openbare ruimte. Als mensen massaal gaan rijden met ISA, dan verandert dit bijvoorbeeld de nut en noodzaak van fysieke snelheidsremmende maatregelen.

Tegelijk stelt automatisering van voertuigen hogere eisen aan de inrichting van de weg en het geheel aan markering, bebording en bebakening. Een ontbrekend of onleesbaar bord betekent dat een geautomatiseerd systeem een verkeersregel niet kan interpreteren en toepassen. Dit roept vragen op over de aansprakelijkheid. Ligt hier een verantwoordelijkheid bij de weggebruiker? Of moet de wegbeheerder zorgen dat de weginrichting altijd op orde is? Dit laatste zou een enorme inzet vergen om het areaal aan markering, bebording en bebakening op orde te houden. Wat het antwoord ook is, automatisering mag er in ieder geval niet toe leiden dat hierdoor juist veiligheidsrisico's ontstaan.

WETGEVING

Veranderingen in wetgeving zijn van invloed op de verkeersveiligheid. Denk aan de invoering van de gordelplicht in de jaren 70 van de vorige eeuw. Hierdoor daalde het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden fors. Begin deze eeuw zijn wijzigingen als voorrang voor fietsers van rechts en bromfietzers op de rijbaan van directe invloed geweest op de verkeersveiligheid.

Inmiddels is handsfree bellen in de auto wettelijk geregeld en sinds 2018 geldt een appverbod op de fiets. Sinds 1 januari 2023 is de helmplicht voor snorfietzers ingevoerd.

6.6 Omgevingsveiligheid

RISICO'S VAN GEVAARLIJKE STOFFEN

Functies in de leefomgeving brengen risico's met zich mee. Omgevingsveiligheid heeft onder andere betrekking op het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor mens en milieu bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Over de A12, A30 en A50, maar ook door buisleidingentracés, worden gevaarlijke stoffen getransporteerd. Over het spoor in Ede worden (bijna) geen gevaarlijke stoffen meer getransporteerd.

ROUTERING VERVOER VAN GEVAARLIJKE STOFFEN

Vervoer van gevaarlijke stoffen in grote hoeveelheden vindt hoofdzakelijk plaats over rijks- en provinciale wegen, spoorwegen en vaarwegen. Vervoerders van gevaarlijke stoffen moeten bij wet de bebouwde kom zoveel mogelijk mijden. Binnen de bebouwde kom van Ede blijft het vervoer van gevaarlijke stoffen beperkt tot de bevoorrading van tankstations en enkele bedrijven die met gevaarlijke stoffen werken op de bedrijventerreinen. Er is dan ook geen noodzaak voor het vastleggen van een routing gevaarlijke stoffen binnen de bebouwde kom.

De vervoerhoeveelheden gevaarlijke stoffen over de belangrijkste verkeersaders binnen de gemeente (rijkswegen A12 en A30) in relatie tot de bebouwingdichtheid langs deze wegen is niet dusdanig dat het groepsrisico de grenswaarde overschrijdt. Ook treden binnen de gemeente geen knelpunten op voor het plaatsgebonden risico.

BEREIKBAARHEID NOOD- EN HULPDIENTEN

De uitrukroutes van nood- en hulpdiensten lopen vooral via gebiedsontsluitingswegen (zie bijlage 11.8: Uitrukroutes hulpdiensten). De borging van de aanrijtijden vraagt echter om diverse aanvullende routes via erftoegangswegen. Als een route voor nood- en hulpdiensten via een erftoegangsweg verloopt, stelt dit bepaalde inrichtingseisen aan de weg. Die eisen hebben vooral betrekking op de profielbreedte en de vormgeving van snelheidsremmende maatregelen (zie ook 7.2: Toekomstbestendige inrichting van de wegen).

Verschillende uitrukroutes kruisen spoorwegovergangen op de spoorlijn Utrecht-Arnhem. Op termijn worden deze overgangen gesloten en vervangen door ongelijkvloerse kruisingen (zie ook 5.7: Lokale bereikbaarheid). We moeten ervoor zorgen dat dit niet ten koste gaat van de directheid en fijnmazigheid van het netwerk voor de nood- en hulpdiensten.

Een bijzonder aandachtspunt hierbij is de onderdoorgang bij station Veenendaal-De Klomp. Deze ligt op een uitrukroute vanaf de brandweerpost in Ederveen, maar met een hoogtebeperking van drie meter kunnen moderne brandweervoertuigen hier niet onderdoor.

De afgelopen decennia is de kern Ede hoofdzakelijk in westelijke richting gegroeid. De belangrijkste brandweerkazerne en ambulancepost, aan de Klinkenbergerweg, is hierdoor steeds meer uit het centrum komen te liggen. Toename van congestie, maar ook de geleidelijke invoering van veilige, maar wel lagere snelheidsregimes, dragen eraan bij dat de aanrijtijden onder druk staan. Daarnaast hebben de kazernes in Ede geen 24-uurs bezetting. Bij een oproep kan het voorkomen dat brandweerlieden eerst van huis uit naar de kazernes moeten.

In 2020 is een onderzoek afgerond naar de locatie van een brandweerkazerne centraal in de bebouwde kom van Ede-Stad, met een 24-uurs bezetting. De Peppelensteeg komt hieruit als voorkeurslocatie naar voren. Ook voor de ambulancepost wordt een nieuwe locatie gezocht. In de komende jaren worden de plannen uitgewerkt. Eventuele consequenties voor het netwerk van uitrukroutes worden hierin meegenomen.



Hoofdstuk 7 Aantrekkelijke netwerken

Deze bouwsteen bestaat uit de volgende ambities:

Verkeer- en parkeeroplossingen dragen bij aan een duurzame inrichting van de gehele openbare ruimte, in balans met waarden als beleving, sociale cohesie, klimaatadaptatie, groen en biodiversiteit. In de openbare ruimte gaan we zorgvuldig om met het ruimtebeslag van mobiliteit. Het parkeerbeleid is daarom gebiedsgericht en datagedreven, waarmee maatwerk en een integrale benadering mogelijk zijn.

Deelmobiliteit en parkeeroplossingen zorgen er als onderdeel van een breder mobiliteitsmanagementpakket voor dat we minder parkeerbehoefte hebben in de openbare ruimte. Verkeer- en parkeeroplossingen dragen daarmee ook bij aan toekomstbestendige leefmilieus om in te wonen, te werken en te ontspannen.

We stimuleren een juist gebruik van het wegennet en verbeteren daarmee de verkeersafwikkeling en verminderen verkeersoverlast. Door een vanzelfsprekende weginrichting weten de weggebruikers met een minimum aan verkeersborden en wegwijzers hun weg makkelijk te vinden. De kwaliteit van verblijfs- en recreatiegebieden wordt versterkt door het aandeel gemotoriseerd verkeer te beperken waar dat nodig is.

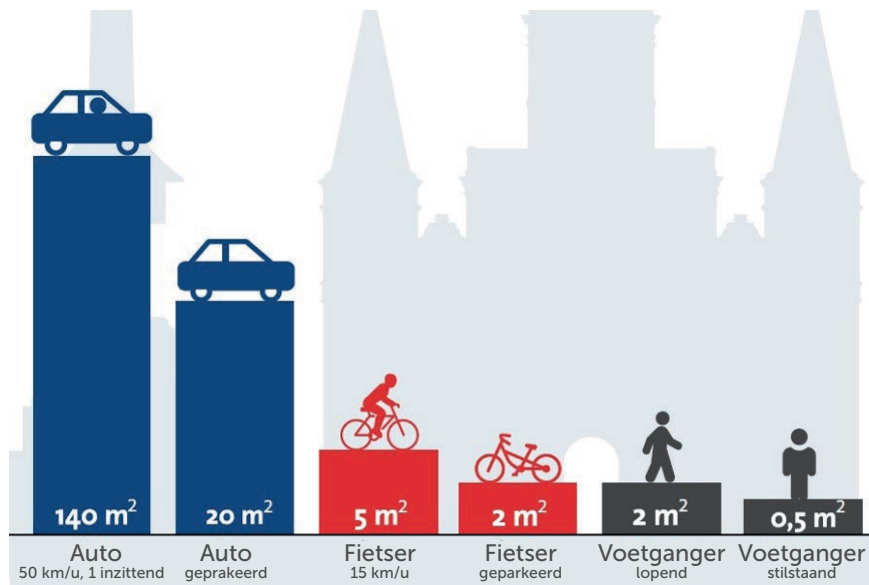
Nieuwe verkeersverbindingen maken zoveel mogelijk gebruik van bestaande landschappelijke structuren en worden natuurinclusief ingepast, zodat ze bijdragen aan behoud, herstel en herbeleving van deze waarden.

We realiseren en beheren de infrastructuur zoveel mogelijk onderhoudsarm.

7.1 Context

Een groot deel van de openbare ruimte is ingericht om de mobiliteit te faciliteren. Het ruimtebeslag van rijdende en geparkeerde auto's zet de kwaliteit van de openbare ruimte onder druk, vooral als die ruimte beperkt is. Sommige wegen zijn zwaar belast met gemotoriseerd verkeer, terwijl de inrichting van de weg en de omgeving zich hier niet voor lenen. Ook is een aantal wegen vooral op het faciliteren van autoverkeer ingericht, waardoor onvoldoende ruimte overblijft voor de voetganger en fietser, openbaar groen, landschappelijke en ecologische inpassing. Dit alles gaat ten koste van de verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid van de openbare ruimte.

De inzichten over de inrichting van de openbare ruimte veranderen. De kwaliteit van de fysieke leefomgeving is een van de belangrijkste uitgangspunten voor de Omgevingsvisie. De gemeente heeft de opgave om de (openbare) ruimte efficiënt en effectief in te richten en te onderhouden, kapitaalvernietiging tegen te gaan en flexibel te blijven om nieuwe ontwikkelingen te kunnen accommoderen. Dit is onder andere nodig om de wegen verkeersveilig te laten functioneren, maar ook om te voorkomen dat het verkeersgebruik de leefbaarheid van de openbare ruimte bedreigt.



Ruimtebeslag van de verschillende vervoersmodaliteiten
(bron: Goudappel Coffeng)

Dit alles leidt tot nieuwe inzichten in de wegen-categorisering en bijbehorende inrichtingseisen. Daarnaast is parkeerbeleid een onlosmakelijk onderdeel van een duurzaam wegennet. Aantallen parkeerplaatsen en de locatie hiervan beïnvloeden het gebruik hiervan. Zo kan een te ruim aanbod van parkeerplaatsen extra verkeer aantrekken en een te laag aanbod van parkeerplaatsen tot onnodig zoekverkeer of onwenselijk parkeergedrag leiden. Op termijn kan een laag aanbod juist bijdragen aan gewenste gedragsveranderingen. Met parkeerbeleid zoeken we naar een juiste balans in de parkeercapaciteit. Deelmobiliteit kan daar onderdeel van uit maken.

Daarnaast vragen thema's als klimaatadaptatie, biodiversiteit en bescherming van groen en landschap om een zorgvuldige omgang met en gebruik van de openbare ruimte. De noodzaak voor nieuwe infrastructuur, met name voor fietsers, biedt ook kansen om ecologische en landschappelijke verbindingen duurzaam te herstellen. Ede is een gemeente met een groot oppervlak en heeft dan ook een groot aantal kilometers wegvak in eigendom en beheer. Het is zaak om deze zo efficiënt mogelijk te beheren. Slimme combinaties van verkeerskundige oplossingen en onderhoud kunnen daaraan bijdragen.

7.2 Toekomstbestendige wegennet

WEGENCATEGORISERING

In Nederland wordt verkeerskundig onderscheid gemaakt in drie wegencategorieën: stroomwegen,

gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Aan deze categorieën zijn inrichtingseisen opgehangen, zodat de vorm overeenstemt met de functie en bijdraagt aan een verkeersveilige afwikkeling van het verkeer.

Stroomwegen zijn ingericht voor het snel afwikkelen van regionaal en (inter-)nationaal verkeer. Ze bestaan uit autosnelwegen en autowegen. In de gemeente Ede betreffen deze de A12 en de A30.

Gebiedsontsluitingswegen ontsluiten de interlokale bestemmingen. Ze bundelen ook het verkeer vanuit de erftoegangswegen in de verblijfsgebieden en leiden het verkeer naar de aansluitingen met de stroomwegen. Ze zijn ingericht om grotere hoeveelheden verkeer soepel te laten doorstromen.

Erftoegangswegen faciliteren het bestemmingsverkeer en ontsluiten rechtstreeks de erven. Een verblijfsgebied in verkeerskundig opzicht betekent een gebied met alleen erftoegangswegen.

Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen leiden tot wijzigingen in de wegencategorisering. Een nieuwe woonwijk kan het bijvoorbeeld noodzakelijk maken om een nieuwe gebiedsontsluitingsweg te realiseren. Ook is het denkbaar dat een erftoegangsweg, als de functie ervan vanwege nieuwe ontwikkelingen verandert, moet worden opgewaarderd tot gebiedsontsluitingsweg.

Zie bijlagen 11.9: Kenmerken gebiedsontsluitingswegen, 11.10: Lijst gebiedsontsluitingswegen en 11.11 a t/m e: Kaarten wegencategorisering.

GEBIEDSONTSLUITINGSWEGEN

De gebiedsontsluitingswegen van Ede bestaan uit de hoofdwegenstructuur, aangevuld met nog een aantal wegen. In principe zijn gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom ingericht voor een maximum snelheid van 80 km/u en binnen de bebouwde kom voor 50 km/u. Verkeerskundig is op belangrijkste gebiedsontsluitingswegen -de hoofdinvalswegen- binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 70 km/u mogelijk. Om redenen van leefbaarheid (geluid en uitstoot) blijft de snelheid veelal beperkt tot 50 km/u.

Het wegprofiel van gebiedsontsluitingswegen moet geschikt zijn om naast grotere hoeveelheden personenvervoer ook vrachtvoertuigen, nood- en hulpdiensten en lijnbussen te faciliteren. Een belangrijk ontwerppunt voor een gebiedsontsluitingsweg is dat snel- en langzaam verkeer gescheiden zijn en kruisingen tussen deze verkeerssoorten gereguleerd zijn met bijvoorbeeld gebundelde en gefaseerde overstekmogelijkheden, geregelde voorrang en/of verkeersregelinstanties.

ERFTOEGANGSWEGEN

De resterende wegen in het netwerk zijn erftoegangswegen. Dit zijn wegen die de bestemmingen rechtstreeks ontsluiten. Ze faciliteren het bestemmingsverkeer en hebben over het algemeen een lage verkeersintensiteit en een laag aandeel doorgaand verkeer. Een belangrijk kenmerk van een erftoegangsweg is dat snel- en langzaam verkeer gemengd kunnen worden. Erftoegangswegen zijn buiten de bebouwde kom daarom in principe ingericht voor een maximum snelheid van 60 km/u en binnen voor 30 km/u. Doorgaans is dit met een zonale snelheid geregeld, die overeenkomt met de grootte van het betreffende verblijfsgebied.

Erftoegangswegen sluiten in principe niet rechtstreeks aan op hoofdinvalswegen. Op de overige gebiedsontsluitingswegen sluiten ze bij voorkeur zoveel mogelijk gebundeld aan, om op deze gebiedsontsluitingswegen het aantal kruispunten zoveel mogelijk te beperken.

GEBIEDSONTSLUITINGSWEG A EN B

De gemeente Ede onderscheidt twee types gebiedsontsluitingswegen. Gebiedsontsluitingswegen type A worden in de regel gevormd door de hoofdwegenstructuur, plus de belangrijkste inprikkers van de woonkernen en woonwijken.

De inrichting van deze wegen voldoet zo veel mogelijk aan de landelijke ontwerprichtlijnen die het CROW stelt.

Gebiedsontsluitingswegen type B zijn in de regel minder belangrijke, maar meestal wel relatief drukke wegen, die buurtverkeer verzamelen en vaak verbindingen vormen tussen woonkernen of delen daarvan. Ze maken geen onderdeel uit van de hoofdwegenstructuur.

De inrichting van gebiedsontsluitingswegen type B komt in veel gevallen niet overeen met de functie. Soms hebben deze wegen vrijliggende of aanliggende fietspaden. Maar meestal bestaan de fietsvoorzieningen uit (smalle) fiets(suggestie) stroken op de rijweg, die ook door motorvoertuigen gebruikt worden. Ook hebben deze wegen binnen de bebouwde kom vaak te maken met direct aaneengesloten bebouwing, een verspreide oversteekbehoefte van voetgangers en parkeervoorzieningen direct langs de rijweg. Meestal komen veel particuliere aansluitingen direct op de weg uit en liggen de kruispunten op relatief korte afstand van elkaar. Gebiedsontsluitingswegen type B hebben daarom vaak potentiële conflicten tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer.

OPTIES VOOR VERKEERSVEILIGE INPASSING IN DE OPENBARE RUIMTE

Vanuit verkeersveiligheid bezien is de ideale oplossing voor gebiedsontsluitingswegen om een (betere) scheiding van de verkeerssoorten te realiseren, door bijvoorbeeld een herindeling van het wegprofiel met vrijliggende fietspaden.

In veel gevallen vereist dit dat bepaalde verkeersfuncties verdwijnen, zoals parkeren, of dat er ingrepen in de circulatie moeten komen. Daarvoor moet de omliggende verkeersstructuur uiteraard wel de geschikte voorwaarden en mogelijkheden bieden. Grondverwerving kan ook een manier zijn om ruimte te maken. Een andere manier is een wijziging in de verkeersstructuur, waarbij een deel van het gemotoriseerde verkeer naar (al dan niet nieuwe of aangepaste) omliggende gebiedsontsluitingswegen wordt omgeleid. Daardoor wordt een ombouw tot een erftoegangsweg mogelijk, met een bijbehorend smaller wegprofiel. Actuele voorbeelden hiervan zijn de herinrichting van de Telefoonweg en Stationsweg in Ede.

Het is niet altijd haalbaar om ruimte te creëren of de wegcategorie te wijzigen. In die situaties is het

een idee om de maximum snelheid op (wegvakken van) de gebiedsontsluitingsweg in kwestie te verlagen naar 60 km/u buiten de bebouwde kom of 30 km/u binnen de bebouwde kom.

Een lagere maximum snelheid verbetert de verkeersveiligheid. Maar het kan ook de luchtkwaliteit en de geluidsemisseries verbeteren (zie 8.4: Geluid), en de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte, de toegankelijkheid en fiets- en voetgangersvriendelijkheid.

Uit een nadere verkenning moet volgen hoe we de gebiedsontsluitingswegen type B het beste kunnen aanpassen. Het uitgangspunt is om gemotoriseerd verkeer te bundelen op de hoofdwegenstructuur, en lopen en fietsen te stimuleren voor de korte afstanden. Een directe en/of snelle autobereikbaarheid op de gebiedsontsluitingswegen type B is immers niet noodzakelijk. Het verlagen van de maximumsnelheid op een aantal nog nader te bepalen gebiedsontsluitingswegen type B sluit hierop aan.

Het CROW heeft een **Afwegingskader 30 km/u** gemaakt. Met dit rapport kunnen wegbeheerders bepalen op welke wegen het wenselijk is om de snelheidslimiet te verlagen naar 30 km/u en op welke wegen een limiet van 50 km/u veilig mogelijk is.

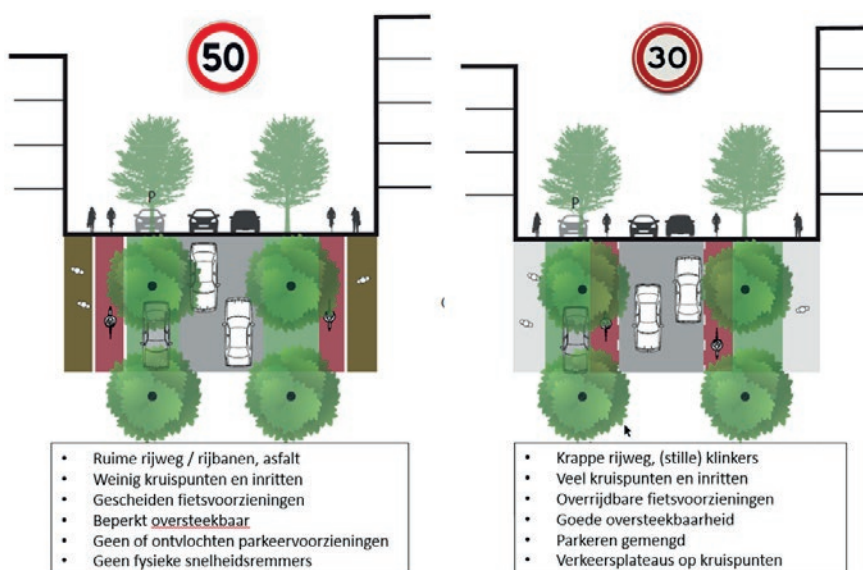
Voor de ombouw naar 30 km/u moeten we meerdere criteria in acht nemen. Gebiedsontsluitingswegen zijn veelal van belang als route voor nood- en hulpdiensten, lijnbussen en vrachtverkeer. Dit betreft voertuigen die een bepaald

wegprofiel en een bepaalde mate van doorstroming vereisen, wat op gespannen voet kan staan met inrichtingsmaatregelen die een lage snelheid bewerkstelligen. Ook kan een te grote omvang van een 30km-regime de acceptatie van de rijtijden door een dergelijk gebied bij de weggebruiker op de proef stellen.

Het instellen van 30 km/u op gebiedsontsluitingswegen vereist in veel gevallen een andere inrichting van deze wegen. Daarmee zijn grote investeringen gemoeid.

Natuurlijke momenten voor dergelijke herinrichtingen zijn vervangingsopgaven aan de verharding of het onderliggend riool. Maar ook moeten we nadenken over een logische fasering van het geheel, zodat de verdeling van de maximumsnelheden op het wegennet voor de weggebruiker begrijpelijk blijft.

Dit betekent dat het in veel gevallen een opgave voor de langere termijn is om gebiedsontsluitingswegen B met vrijliggende fietspaden te verbeteren of voor een lagere maximum snelheid in te richten. Het is denkbaar dat die lagere maximum snelheid sneller mogelijk is als een technische innovatie, zoals automatische snelheidsbegrenzing (ISA) meer geadopteerd wordt. Hoe dan ook heeft de gemeente de verantwoordelijkheid om actie te ondernemen op gevarenpunten van de wegen die (voorlopig) niet aangepast worden. Met plaatselijke maatregelen bijvoorbeeld, die de weggebruiker tot oplettendheid en een rustiger rijgedrag verleiden. Uiteraard gaat het om maatwerk en moeten we belangen



van bijvoorbeeld openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten in het oog houden.

AFWIJINGEN VAN DE ONTWERPUITGANGSPUNTEN

Enkele wegen die gecategoriseerd zijn als erftoegangsweg, kunnen toch een maximumsnelheid van 50 km/u hebben. Dit komt voor bij aansluitingen op kruispunten met gebiedsontsluitingswegen, waar in verband met ontwerpeisen, zoals benodigde opstelruimte, een 30km-weginrichting niet mogelijk is. Ook kan een geleidelijke afbouw van de maximum snelheid noodzakelijk zijn. Tussen een wegvak van maximaal 70 km/u en 30 km/u is wettelijk een wegvak van 50 km/u voorgeschreven.

Erftoegangswegen op bedrijfsterreinen nemen een bijzondere positie in. Deze wegen kennen over het algemeen een breed profiel en lange rechtstanden, waardoor een maximum snelheid van 30 km/u niet geloofwaardig is. Ook zijn dit gebieden met weinig bewoners, spelende kinderen en andere kwetsbare verkeersdeelnemers, zodat de risico's betrekkelijk laag zijn. In veel gevallen is ervoor gekozen om op deze wegen de maximumsnelheid voorlopig op 50 km/u te houden.

Op sommige erftoegangswegen die wel zijn ingericht als 60- resp. 30km-zone, kunnen er aanleidingen zijn om rekening te houden met specifieke ontwerprandvoorwaarden, die afwijken van de landelijke richtlijnen. Zo komt het voor dat lijnbussen door 30km-zones rijden. Of dat er straten zijn waar veel meer fietsers dan auto's rijden. Andere straten ontsluiten een grote woonwijk en hebben daardoor een relatief hoge verkeersintensiteit. Zoals gezegd zijn structureringen die de verkeersintensiteit verminderen niet altijd eenvoudig. Ook hebben de nood- en hulpdiensten omwille van de wettelijke aanrijtijden een netwerk van bepaalde fijnmazigheid nodig.

Lijnbussen, vrachtverkeer en brandweervoertuigen vereisen een breder wegprofiel, dat terughoudend is uitgerust met obstakels en/of snelheidsremmers. Een erftoegangsweg die een hoofdfietsroute is, met een hoog aandeel fietsverkeer, vereist ook een afwijkende inrichting met geregelde voorrang. Hier kan een fietsstraat een oplossing bieden, of, als de auto-intensiteit te hoog is, fietsstroken of in sommige gevallen vrijliggende fietspaden.

7.3 Toekomstbestendig weggebruik

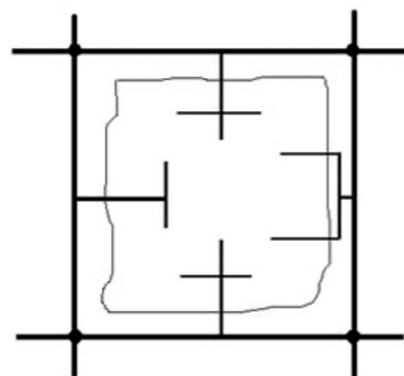
SLIMME ROUTEKEUZES

Ede wil het autoverkeer zoveel mogelijk te laten rijden via de routes met de hoogste hiërarchie, op tijdstippen waarbij omgevingsimpact het laagst is, dus buiten spits en schooltijden. Gebundelde databases kunnen gekoppeld worden aan online-routeadviezen om sluipverkeer te voorkomen. Daarnaast helpen deze om de vormgeving af te stemmen op de functie van de weg. Regelscenario's in de verkeersregelinstallaties kunnen routekeuzes beïnvloeden. Dit kan bijvoorbeeld worden toegepast in Ede-Oost, met als doel om gemotoriseerd verkeer naar de Generaal Hackettlaan te sturen, wat ten goede komt aan de leefbaarheid op de Klinkenbergerweg. Routes kunnen ook tijdstipafhankelijk gemanipuleerd worden. Hiermee kunnen bijvoorbeeld de effecten van de spits of schooltijden worden gespreid.

Wijzigingen in snelheidsregimes zijn van invloed op routekeuzes. Dit kan als effect hebben dat rijtijden op andere routes concurrerender worden. Bij wijzigingen in maximum snelheden is het advies om de effecten hiervan door te rekenen in het verkeersmodel en daarmee te toetsen of de verkeersstromen zich verleggen naar gewenste en geschikte routes.

SELECTIEVE BEREIKBAARHEID VOOR AUTOVERKEER

De bestemmingen in een verblijfsgebied hoeven onderling niet rechtstreeks per auto bereikbaar te zijn. De ontsluiting moet gericht zijn op de dichtstbijzijnde gebiedsontsluitingsweg. Dit principe betekent dat korte ritten ontmoedigd worden, omdat hiervoor een omweg nodig is. Het bevordert de keuze voor een andere mobiliteit (lopen en fietsen) en beperkt onnodig autoverkeer, wat gunstig is voor de verkeersleefbaarheid in een verblijfsgebied.



Schematisch principe van selectieve bereikbaarheid in een verblijfsgebied (bron: CROW)

SELECTIEVE BEREIKBAARHEID IN DE KERNEN

Erftoegangswegen faciliteren in principe het bestemmingsverkeer in een verblijfsgebied. Op (vooral) de oudere delen van de verkeersstructuur is niet altijd te voorkomen dat doorgaand verkeer toch gebruik maakt van erftoegangswegen. Zo lang dit binnen de perken blijft en de leefbaarheid van dat verblijfsgebied er niet onder lijdt, is dit geen probleem. Als dit wel het geval is, kunnen we ingrepen doen in de verkeersstructuur die het gemotoriseerde verkeer dwingen andere routes te nemen. Denk aan verkeerscirculatiemaatregelen, zoals éénrichtingsverkeer, of verbindingen voor gemotoriseerd verkeer doorknippen op strategische plaatsen.

In een verblijfsgebied is niet te garanderen dat iedere straat autoluw is. Ook als er geen doorgaand verkeer is in zo'n gebied, kan de verkeersstructuur zo zijn dat de inprikkers veel bestemmingsverkeer verzamelen. In die gevallen zijn fietsvoorzieningen mogelijk, al wijkt dat af van het uitgangspunt om verkeer te mengen op erftoegangswegen.

Discussies over de wenselijkheid en haalbaarheid om doorgaand verkeer uit verblijfsgebieden te weren, spelen onder meer in Bennekom. Voor de dorpsraad was dit aanleiding om de **Verkeersvisie Bennekom 2030-2040** te schrijven. Van belang hierbij is de wegverbreding op de Mansholtlaan (N781) te Wageningen in het kader van het provinciale project **Beter Bereikbaar Wageningen**. Deze draagt eraan bij dat een groter deel van het gemotoriseerd verkeer tussen Wageningen en Ede gebundeld wordt op de hoofdwegenstructuur. De kern Bennekom profiteert hiervan en dat opent mogelijkheden om de verblijfskwaliteit in delen van het dorp te verbeteren.

SELECTIEVE BEREIKBAARHEID IN HET BUITENGEBIED

Het buitengebied ondergaat een transformatie. Smalle wegen worden intensiever gebruikt door schaalvergroting in de landbouw en functieveranderingen, met meer bewoning, meer variatie aan bedrijvigheid en een toenemend recreatief medegebruik. Ruimtelijke ontwikkelingen rond de woonkernen dragen bij aan een toenemende verkeersdruk in het buitengebied. Door dit alles staat de kwaliteit van het buitengebied onder druk, zoals onder meer in het Binnenveld.

Door de ecologische en landschappelijke groen-

structuren te versterken dragen we bij aan de kwaliteit van het buitengebied. De structuur van het groene raamwerk kan daarbij leidend zijn voor de positie en typering van maatregelen die deze gebieden verkeersluw maken. Denk daarbij aan een knip voor gemotoriseerd verkeer op strategische locaties (bijvoorbeeld ter hoogte van een beek). Dit weert doorgaand verkeer. De bestemmingen in het gebied blijven selectief bereikbaar door gebundelde aantakkingen op de dichtstbijzijnde gebiedsontsluitingswegen.

De verkeersintensiteit binnen het compartiment neemt af, wat de verkeersveiligheid en recreatieve beleving verbetert. Het langzame verkeer is uitgezonderd van de geslotenverklaringen en kan zich op die manier vlot en rechtstreeks door het gebied heen bewegen. Op deze manier vindt ook meer ontvlechting plaats van kwetsbare fietsers en grote vrachtvoertuigen die gebruik maken van de vaak smalle wegen in het buitengebied.

Aandachtspunten bij dergelijke maatregelen zijn onder meer dat het gebied bereikbaar blijft voor de lokale bewoners en bedrijven en het lokale landbouwverkeer. Ook kan de bundeling van erftoegangswegen ertoe leiden dat het bij aantakkingen op de gebiedsontsluitingswegen drukker wordt, zodat plaatselijk maatregelen nodig zijn die de capaciteit vergroten.

7.4 Beleidskoers fiets- en autoparkeren

GEBIEDSGERICHT EN DATAGEDREVEN PARKEERBELEID

Deze Koersnota Mobiliteit beschrijft in grote lijnen de beleidskoers voor fiets- en autoparkeren. Dit beleid is verder uitgewerkt in de **Nota Parkeernormen** en het toelichtende werkdocument de Parkeervisie Ede 2023. Het parkeerbeleid is gebiedsgericht en datagedreven, maakt maatwerk mogelijk en houdt rekening met een integrale benadering. De parkeervraag wordt onder meer beïnvloed door gebiedskarakteristieken. Parkeerbeleid moet hier rekening mee houden en dus gebiedsgericht zijn. De verschillende delen van de gemeente lopen qua karakter sterk uiteen. Sommige delen van Ede hebben dorps kenmerken. Andere juist grootstedelijke eigenschappen. De buitengebieden en kleine dorpen kenmerken zich door een hoog autobezit, maar ook door een ruimere parkeercapaciteit. In de meer stedelijke

gebieden van Ede is die ruimte minder vanzelfsprekend. Daar komt bij dat een groot deel van de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvindt in de dichtbevolkte delen van de gemeente. Denk aan de woningbouwopgave, en dan met name door transformatie- en verdichtingsprocessen in bestaand stedelijk gebied, de verdere ontwikkeling van het centrum van Ede, de komst van het WFC en de vernieuwing van station Ede-Wageningen.

Het wordt steeds uitdagender om bij nieuwe ontwikkelingen parkeer capaciteit toe te voegen. Bovendien liggen er in de schaarse openbare ruimte dringende opgaven op het terrein van duurzaamheid en klimaatadaptatie. Een heldere parkeervisie is een belangrijke sleutel in de afweging. Parkeerbeleid moet naast ruimtelijke ontwikkelingen ook rekening houden met maatschappelijke ontwikkelingen.

Iedere beleidskeuze moet vanuit verschillende invalshoeken worden beoordeeld. En het is belangrijk dat we daarbij gebiedskenmerken en actuele data betrekken. Zodat zichtbaar wordt welke effecten beslissingen hebben op de fysieke leefomgeving, op welzijn en woonklimaat van mensen, aansluitend bij het gedachtegoed van de Omgevingsvisie. Zo nemen we beslissingen die bijdragen aan de kwaliteit van de fysieke leefomgeving en een goede ruimtelijke ordening.



Datagedreven parkeerbeleid

PARKEREN ALS ONDERDEEL VAN BREDER MOBILITEITSPAKKET

Parkeerbeleid, zowel voor auto als fiets, is een onlosmakelijk onderdeel van een duurzaam wegennet. Aantallen en locaties van parkeerplaatsen beïnvloeden het gebruik ervan. Zo trekt een te ruim aanbod van parkeerplaatsen extra verkeer aan en leidt een te laag aanbod tot

onnodig zoekverkeer of onwenselijk parkeergedrag. Met parkeerbeleid zoeken we dan ook naar een juiste balans in de parkeercapaciteit.

Het inwoneraantal van Ede en omgeving neemt de komende jaren toe. Om de daarmee samenhangende vraag naar extra parkeerruimte te beperken is een breed mobiliteitspakket nodig. De parkeeroplossing is een onderdeel in een groter geheel van mobiliteitsoplossingen, zoals nabijheid van openbaar vervoer, fietsvoorzieningen en deelmobiliteit. Deze mobiliteitsoplossingen vormen op hun beurt onderdeel van een samenhangend maatschappelijk afwegingskader, passend bij dynamische gebieden als het centrum, het stationsgebied en WFC, maar ook bij gebieden met een lagere dynamiek, zoals de bestaande woonwijken en dorpen.

Bij parkeerproblemen in bestaande woonwijken wordt terughoudend omgegaan met het vergroten van de parkeercapaciteit. Vaak is hiervoor niet voldoende openbare ruimte. Er zijn daar andere oplossingen nodig, zoals stimuleren van parkeren op eigen terrein, autodelen of invoering van betaald parkeren.

MAATWERK BIJ NIEUWE ONTWIKKELINGEN

Parkeernormen zijn bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en uitbreiding van bestaande functies in principe het vertrekpunt om de parkeercapaciteit in te schatten. Maar we kunnen ook afwijken van die parkeernorm en maatwerk toestaan, mits dat stevig, betrouwbaar en valide is onderbouwd en er voor bewoners geen extra parkeeroverlast ontstaat.

Met het oog op de kwaliteit van de openbare ruimte wordt parkeerbehoefte zoveel mogelijk op eigen terrein, dan wel in gebouwde voorzieningen, gerealiseerd. Hierdoor kan openbare ruimte voor andere doeleinden beschikbaar blijven, zoals fietsvoorzieningen, voetgangersvoorzieningen, openbaar groen, bestrijden van hittestress, bevorderen van infiltratie en/of het bevorderen van de biodiversiteit.

BASISPRINCIPES PARKEERBELEID

Een gebiedsgericht, datagedreven en integraal parkeerbeleid, zoals omschreven in de Parkeervisie Ede, geven we vorm langs vier principes:

1. beschermen van bewoners
2. benutten van de beschikbare parkeerruimte
3. beprizen
4. bebouwen



Leidende principes van de Parkeervisie (bron: gemeente Ede)

Het principe van beschermen vormt de hoogste waarde. De andere principes zijn niet volgordekelijk, ook niet wederzijds uitsluitend. Of die principes maatgevend zijn, hangt af van de specifieke situatie, de specifieke ruimtelijke ontwikkeling en het belang waarvoor in de samenleving het grootste draagvlak is. Er zijn situaties waarbij juist meer draagvlak is om de bestaande parkeer-capaciteit beter te benutten. En er zijn situaties waarbij het invoeren van parkeerregulering op maatschappelijk draagvlak kan rekenen. Het kan ook voorkomen dat juist voor het toevoegen van parkeercapaciteit de meeste draagvlak is. En het is denkbaar dat juist een combinatie van deze principes de sleutel tot een oplossing is. Inherent aan het toepassen van deze principes is dat we weten wat er speelt, wat mensen belangrijk vinden.

BESCHERMEN (VAN BEWONERS) ALS BELANGRIJKSTE PRINCIPE

Een (ruimtelijke) ontwikkeling mag de parkeeroverlast voor bewoners en belanghebbenden niet vergroten. Parkeeroverlast uit zich vooral in foutparkeren op hoeken, trottoirs en fietsvoorzieningen. Er is sprake van overlast wanneer de aanwezige parkeercapaciteit binnen een acceptabele loopafstand van een woning een bezettingsgraad heeft van meer dan 85% in de maatgevende periode. De maatgevende periode is het deel van een etmaal met de hoogste parkeerdruk. De Nota Parkeernormen geeft voor verschillende functies richtlijnen aan voor acceptabele loopafstanden.

BENUTTEN ALS PRINCIPE

In gebieden waar mensen niet kunnen parkeren op eigen terrein, is het beter benutten van beschikbare ruimte mogelijk een onderdeel in de oplossing. Echter, benutten gaat ook om het behoud van zoveel mogelijk groen in de wijk of soms het toevoegen ervan, als blijkt dat dit vanuit parkeerdruk mogelijk is. In het centrum van Ede kan het beter benutten van de parkeerterreinen en garages eraan bijdragen dat er meer openbare

ruimte vrij komt en dat het centrum daardoor verlevendigt. Daarnaast beperkt het parkeeroverlast in de schil rond het centrum. De gemeente wil op dit punt samenwerken met particuliere parkeergarages. Ook onderzoeken we of verdere fiscalisering van openbare parkeerplaatsen tot efficiënter gebruik van de openbare ruimte leidt. Een ander idee is om parkeersectoren in de schil rond het centrum groter te maken of samen te voegen. Dit onderzoeken we.

BEPRIJZEN ALS PRINCIPE

Bij sommige ontwikkelingen moeten we parkeerregulering (beprijzen) overwegen. Hiervoor zijn goede afspraken nodig. We passen parkeerregulering alleen toe als er voldoende draagvlak onder bewoners voor is of als de keuze hiervoor al eerder is vastgesteld. Daarnaast moeten we het overloopeffect voorkomen, waarbij de parkeerdruk zich verplaatst naar gebieden waaraan het parkeerreguleringsgebied grenst.

BEBOUWEN ALS PRINCIPE

Gebouwde parkeervoorzieningen kunnen een oplossing zijn bij het voorzien in de parkeerbehoefte. Ook bebouwen gaat niet zonder goede afstemming met de gemeente en het maken van afspraken. Bouwen kan samengaan met beprijzen, benutten en beschermen. Deze combinatie kan bijvoorbeeld tegengaan dat de parkeerdruk hoger wordt dan 85%.

Wanneer meerdere doelgroepen een gebouwde parkeervoorziening benutten in verschillende perioden, leidt dit tot efficiënter ruimtegebruik. Voorbeelden van een gebouwde parkeervoorziening zijn: onoverdekt of overdekt maaiveld parkeren, half verdiepte parkeervoorzieningen op maaiveld niveau, een parkeergarage, een parkeerterrein op dak met een hellingbaan of met een autolift enzovoorts.

ZORGVULDIGE ONDERBOUWING BIJ AFWIJKEN VAN DE PARKEERNORM

De gemeente kan afwijken van de parkeernorm, maar alleen op basis van een zorgvuldige onderbouwing. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij een ontwikkelaar of initiatiefnemer van een beoogde ontwikkeling. Vanuit het principe "beschermen (van bewoners)" is draagvlak onder belanghebbenden voor de beoogde ontwikkeling een belangrijk criterium. De ontwikkelaar/initiatiefnemer moet dit draagvlak aantonen.

Voor de onderbouwing gaat de ontwikkelaar/initiatiefnemer uit van de waarden "zorgvuldigheid" en "validiteit".

Onder zorgvuldigheid wordt verstaan dat:

1. er in de onderbouwing geen zaken staan die niet controleerbaar zijn;
2. dat eventueel hiervoor benodigd parkeeronderzoek opnieuw uit te voeren is en
3. dat opnieuw uitgevoerd onderzoek tot vergelijkbare resultaten leidt.

De kwaliteit van de onderbouwing staat of valt met de mate van transparantie. De onderbouwing moet dan ook gebaseerd zijn op feiten en niet beïnvloed zijn door meningen en voorkeuren. Als de werkwijze en gebruikte bronnen niet duidelijk zijn vastgelegd, is het niet mogelijk het parkeeronderzoek opnieuw uit te voeren. In de onderbouwing moet terug te lezen zijn hoe (met welke technieken) gegevens zijn verzameld, hoe ze zijn geanalyseerd en hoe ze zijn geïnterpreteerd.

Validiteit gaat over de mate waarin de onderbouwing geloofwaardig overkomt. Dit betekent dat de onderbouwing eenduidig is en niet voor meerdere uitleg vatbaar mag zijn.

DOELEN VAN BETROUWBARE EN VALIDE ONDERBOUWING

Een betrouwbare en valide onderbouwing van een beoogde ontwikkeling heeft verschillende doelen. Zo sluit deze benadering aan bij het zorgvuldigheidsbeginsel. De gemeente moet een besluit zorgvuldig kunnen nemen. Ook houdt ze rekening met het motiveringsbeginsel. De gemeente moet ieder besluit uitleggen op basis van juiste feiten en logische, begrijpelijke motivering. Relevant is hier ook het rechtszekerheidsbeginsel. Een besluit moet zo duidelijk zijn dat een burger weet waar hij of zij aan toe is en wat van hem of haar wordt verwacht. Ook heeft het een relatie met het vertrouwensbeginsel doordat de burger erop kan vertrouwen dat de gemeente op de juiste gronden heeft besloten.

NOTA PARKEERNORMEN EN DE PARKEERVISIE EDE

De Nota Parkeernormen heeft betrekking op parkeernormen van de auto en de fiets voor iedere functie (wonen, bedrijven, voorzieningen, enzovoort). De nota gaat ook in op hoe maatwerk mogelijk is binnen de kaders van de vier basisprincipes: beschermen, benutten, beprijzen en bebouwen.

Dit parkeerbeleid is nader toegelicht in het werkdocument Parkeervisie Ede, die als context dient voor de Nota Parkeernormen en het parkeerreguleringsbeleid vormgeeft (onder andere betaald parkeren, parkeervergunningen, parkeerschijfzones).

De Parkeervisie gaat in op:

- datagedreven parkeerbeleid;
- maatschappelijke ontwikkelingen, relevant voor en van invloed op parkeerbehoeften;
- de beleidsdoelstellingen van parkeerbeleid;
- de kenmerken van verschillende gebieden in het gemeentelijk grondgebied en de invloed hiervan op het parkeerbeleid voor die specifieke gebieden en
- de beleidsinstrumenten voor de uitvoering van parkeerbeleid en wanneer en hoe die worden ingezet.

7.5 Enkele parkeerbeleidsinstrumenten

Onder de beleidsinstrumenten van de Parkeervisie Ede vallen onder meer ook:

- het slim benutten van de openbare ruimte, waarbij ook invulling gegeven moet worden aan de toenemende wens voor vergroening van de openbare ruimte;
- het stimuleren van deelmobiliteit in relatie tot parkeerbehoefte en parkeercapaciteit. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen bestaande gebieden en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen;
- het omgaan met fietsparkeerbeleid en
- laden & lossen en parkeren van vrachtwagens in bedrijventerreinen.

BETERE BENUTTING OPENBARE RUIMTE

De gemeente Ede wil de inwoners een aantrekkelijk parkeerproduct bieden, dat bovendien voor bezoekers klantvriendelijk en betaalbaar is. De hoge parkeerdruk, maar vooral ook de vanzelfsprekendheid om dit te faciliteren, heeft in de centra, de woonwijken en bedrijfsterrainen bijgedragen aan verstening van de openbare ruimte. Een geparkeerde auto neemt bijvoorbeeld net zoveel ruimte in beslag als tien gestalde fietsen. Bovendien staat een auto gemiddeld 23 uur per dag geparkeerd.

Vaak gaat dit ten koste van verkeersveiligheid, toegankelijkheid voor voetgangers en ruimte om te spelen. Ook staat het op gespannen voet met de opgave vanuit klimaatadaptatie.

In geval van parkeeroverlast in bestaande wijken kijken we in hoeverre belanghebbenden zelf het probleem kunnen oplossen. We stimuleren bijvoorbeeld parkeren op eigen terrein. Een gegeven daarbij is wel dat een aan een eigenaar gebonden parkeerruimte minder efficiënt is. Bovendien kunnen particuliere opritten ook potentiële parkeerruimte op straat in beslag nemen. Er moet dus een goede balans gevonden worden in de verdeling tussen de parkeerruimte op straat en op eigen terrein.

De mogelijkheden hangen sterk af van de bebouwingdichtheid, de omvang van de openbare ruimte en de groen- dan wel klimaatopgaven van het gebied in kwestie.

Daarnaast kan een goede balans in de parkeerinrichting ook bijdragen aan de (versterking van) de eigenheid van de plek, zodat het bijdraagt aan een aantrekkelijke woon/leefomgeving met identiteit.

OPKOMST VAN DEELMOBILITEIT

Ruimtelijke ontwikkelingen moeten met een breed mobiliteitspakket gerealiseerd worden; de groei van het aantal inwoners gaat immers niet alleen over groei van autoverkeer en parkeerbehoefte. Slimme mobiliteitsmaatregelen in Ede-Oost kunnen eraan bijdragen dat de capaciteit van de nieuwe Parklaan toekomstbestendig blijft. En in het centrum van Ede kan deze slimme benadering eraan bijdragen dat de transformatie en verdichting samengaat met een beperkte (verhoging van de) parkeerdruk.



Autodeelsysteem in ENKA (bron: gemeente Ede)

Een goed functionerend deelautosysteem betaalt zich terug in een lagere parkeerdruk. Deelauto's verminderen de noodzaak om een eigen auto aan te schaffen. Uit succesvolle deelautosystemen is gebleken dat in grote steden één deelauto tot zestien particuliere auto's kan vervangen. Voor Ede-Stad is de verwachting dat dit 1:4 à 1:5 zal zijn. Voor de buitendorpen is het echter de vraag of auto-deelsystemen op korte termijn levensvatbaar zijn.

Een ander voordeel aan deelautosystemen is dat zij de luchtkwaliteit helpen verbeteren en zorgen voor minder CO₂-uitstoot. Deelauto's beperken de totale vraag naar auto's en daarmee de grondstoffen en afval dat met productie van auto's en batterijen gemoeid is. En ten slotte kunnen deelauto's ook helpen mobiliteitsarmoede te bestrijden: ze bieden vervoer aan mensen die zich geen eigen auto kunnen veroorloven.

Deelmobiliteit is in Ede nog een nichemarkt. De gemeente Ede wil deelmobiliteit aanjagen. We werken daarom aan een programma voor deelmobiliteit. Belangrijk is daarbij dat we randvoorwaarden voor aanbieders gaan bepalen en de impact monitoren op het autogebruik en de parkeerdruk.

Deelaautosystemen zijn kansrijk bij mobiliteits-hubs, waar mensen kunnen overstappen van de ene vervoerswijze op de andere, maar ook als op zichzelf staande bewonersinitiatieven. Er liggen ook kansen voor deelmobiliteit bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het parkeeraanbod moet wel aansluiten bij de behoeften van de nieuwe bewoners. Afspraken hierover kunnen we toekomstbestendig vastleggen in anterieure overeenkomsten.

FIETSPARKEREN

Fietsparkeren heeft de laatste jaren steeds meer aandacht gekregen, maar wordt nu actief in het parkeerbeleid verankerd. Fietsparkeren is een onlosmakelijk onderdeel van de mobiliteitsontwikkelingen als gevolg van toenemende bevolkingsgroei en autonome groei, het vanuit de maatschappij toenemende accent op gezondheid en duurzaamheid en de investeringen in de fietsinfrastructuur in het algemeen.

Het vernieuwde station Ede-Wageningen wordt uitgerust met een grote overdekte fietsenstalling, die direct aansluit op de snelle fietsroutes naar Veenendaal en Wageningen. Ook in bestaande situaties is meer aandacht voor stallen.



Stallingsruimte (bron: gemeente Ede)

In het centrum van Ede sluit de huidige stallingsstructuur aan op een ruit van straten om het kernwinkelgebied van de Grotestraat en het Maandereind. Hier zijn drie soorten fietsenstallingen: een bewaakte overdekte stalling (aan de Marktstraat), een aantal grotere buitenstallingen bij de invalsroutes (onder andere Molenstraat, Achterdoelen, Maanderplein en station Ede-Centrum) en kleine clusters van fietsparkeerplaatsen. In de afgelopen jaren is de capaciteit waar nodig vergroot en de kwaliteit verbeterd.

De bezetting van de overdekte stalling aan de Marktstraat kan beter. Maar deze ligt niet rechtstreeks aan één van de hoofdfietsroutes. Dit kan voor fietsers een reden zijn om die niet te gebruiken. Een andere reden is wellicht de loopafstand tussen de stalling en de winkels. Mensen parkeren het liefst hun fiets zo dicht mogelijk bij de bestemming.

De verwachting is evenwel dat de behoefte aan veilige, overdekte en gebruiksvriendelijke fietsenstallingen voor allerlei functies toeneemt, naarmate er meer mensen fietsen en naarmate er meer mensen zijn met een relatief dure fiets, zoals een e-bike.

Bij nieuwe ontwikkelingen, zoals verkeersaantrekende bovenwijkse voorzieningen (een zwembad, bibliotheek of een sportpark), is het beleid erop gericht dat er voldoende stallingsmogelijkheden zo dicht mogelijk bij de ingang zijn. Parkeerbeleid houdt rekening met de behoefte aan fietsparkeerplaatsen door het toepassen van parkeernormen.

Daarnaast draagt de locatie van een stallingsvoorziening en het gemak waarin die te gebruiken is bij aan de populariteit ervan. Als mensen de ingang van een stalling moeten bereiken via bochtige, smalle paden en/of gangen, dan ervaren zij dit als een fysieke en mentale barrière. Zeker als de auto verleidelijk dichtbij de voordeur kan staan.

Als men bij wijze van spreken zo van de voordeur kan wegfietzen, draagt dit bij aan een hoog fietsgebruik. Dan pas is er sprake van een gelijk speelveld met een auto, die al bij de voordeur staat. Het helpt het fietsgebruik uiteraard nog meer als ook nog eens de auto meer op afstand geparkeerd moet worden.

LADEN & LOSSEN EN PARKEREN BIJ BEDRIJVEN(TERREINEN)

Bij nieuwbouw of verbouw van bedrijven geldt als basiseis dat de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Dit geldt ook voor het laden en lossen van voertuigen ten dienste van bedrijven.

Op een aantal bedrijventerreinen is er een hoge parkeerdruk van vrachtwagens in de openbare ruimte. In de praktijk is er op de kavels van de bedrijventerreinen in Ede weinig ruimte beschikbaar om het langdurig parkeren van vrachtwagens te faciliteren. Dit levert overlast op en zorgt ook voor onoverzichtelijke verkeerssituaties.

Er zijn drie soorten situaties waarin vrachtwagenparkeren een uitdaging is:

1. Vrachtwagens met bestemming Ede
Voor vrachtauto's met bestemming Ede is voldoende parkeergelegenheid nodig, op de juiste locatie, met de juiste inrichting en de juiste faciliteiten. Veelal betreft het hier chauffeurs die de verplichte rusttijd in acht moeten nemen of wachten op retourvrachten.
2. Rustplaatsen voor transitverkeer A12 / A30
Voor chauffeurs die onderweg zijn van de Randstad Europa in en vice versa moeten er onderweg voldoende rustplaatsen zijn. Ook rondom Ede-Veenendaal is er behoefte aan zo'n rustplaats. Dit gaat dan om een bij voorkeur gecertificeerde truckparking, commercieel geëxploiteerd, die ook bij kan dragen aan de oplossing voor het hier bovengenoemde probleem van de vrachtwagens op bedrijventerreinen.

3. Lokale chauffeurs met eigen vrachtwagen
Er zijn in Ede lokale chauffeurs met een eigen vrachtwagen. Het parkeren ervan gebeurt regelmatig buiten de bedrijfsterreinen, omdat er niet altijd goede alternatieven zijn.

SLIMME MOBILITEITSOPLOSSINGEN OP BEDRIJVENTERREINEN

We willen onderzoeken of we in de buurt van de bedrijventerreinen en rijkswegen A12 / A30 een structurele truckparking met een regionale functie kunnen realiseren. Dit is wellicht goed te combineren met een logistieke hub (zie ook 4.5: Ketenmobiliteit), waar overslag van goederen plaatsvindt van grote naar kleine stadsvrachtwagens.

Investeren in alternatieve bereikbaarheid van bedrijventerreinen vermindert de automobiliteit en daarmee aan de parkeerbehoefte in het algemeen. Denk aan de ontwikkeling van nieuwe fietsinfrastructuur, die fietsen naar het werk aantrekkelijker maakt. Ook een actief mobiliteitsmanagement, waarbij de bedrijven (gezamenlijk) inzetten op minder of gedeeld autogebruik, kan bijdragen aan een vermindering van de parkeerbehoefte in het algemeen (zie ook 4.6: Slimme mobiliteit).

7.6 Groene netwerken

KLIMAATADAPTATIE

De maatregelen van het Klimaatakkoord zijn erop gericht om de gevolgen van de wereldwijde klimaatverandering in te perken. Toch treden ondanks de inspanningen klimaatveranderingen op. Het wordt gemiddeld warmer, maar het weer wordt ook extremer: regenbuien zijn heftiger, droogtes houden langer aan en hittegolven komen vaker voor. Het veranderende klimaat vraagt om aanpassingen aan de openbare ruimte en daarmee ook aan de verkeersruimte. Om Ede in de toekomst klimaatrobuust te maken is een **Programma Klimaatadaptatie** vastgesteld.

Er is behoefte aan meer natuurlijke infiltratie in de bodem. Dit is goed voor de grondwaterstand en beperkt de wateroverlast bij hevige regenbuien. Daarom zijn we kritisch op de hoeveelheid verharding in de particuliere en de openbare ruimte. Hoe minder verharding en hoe meer groen, hoe beter de infiltratie. De gemeente stimuleert met bijvoorbeeld Operatie Steenbreek om tuinen te vergroenen. Ede heeft zelf hierin ook een opgave:

er zijn relatief veel overgedimensioneerde wegen en kruispunten, vooral in de naoorlogse wijken. Dit zijn wegen die ruimer bemeten zijn dan de capaciteit die nodig is. Er zijn zelfs overbodige wegen. Hier liggen kansen om overbodige wegverharding plaats te laten maken voor andere functies, zoals openbaar groen.

Bijlage 11.12 (Kaart overgedimensioneerde wegen Ede-Stad) is een overzicht van welke wegen globaal in aanmerking komen voor het terugbrengen van de verhardingsoppervlakte. Het verminderen van verharding biedt kansen voor landschapsversterking en biodiversiteit. Het vergroenen van overgedimensioneerde wegen kan ook ingezet worden als uitruil van groen, dat plaats moet maken voor bijvoorbeeld woningbouw door verdichtingsopgaven. De verdichtingsopgaven in Ede-Stad bestrijken ongeveer hetzelfde gebied als waar overgedimensioneerde wegen veel voorkomen.

GROEN, LANDSCHAP EN BIODIVERSITEIT

Het Groenbeleid gemeente Ede voorziet in een groenstructuur die zich als een robuust raamwerk uitstrekt over de gemeente Ede. Dit raamwerk draagt bij aan infiltratie en buffering van (regen) water, verkoeling en schaduw, herstel en ontwikkeling van de biodiversiteit en niet in het minst aan Ede als aantrekkelijke en gezonde plaats om te wonen en te werken. Het beleid sluit aan op de drie kenmerkende landschapstypen: hoog en droog op de Veluwe, dorps op de flank en laag en nat in de Gelderse Vallei.



De drie landschapstypen van Ede: Vallei, Oud-Dorps en Veluws (bron: gemeente Ede)

In het buitengebied volgt het raamwerk de verschillende ecologische routes, zoals bijvoorbeeld de beekdalen. Daarnaast maken ook de belangrijkste wegen en de spoorlijnen onderdeel uit van de groene gordels. In de kernen, waar minder ruimte is, vormen de wegen de groene lopers in combinatie met bijvoorbeeld laanbeplanting.

Het robuuste raamwerk biedt koppelkansen met opgaven vanuit verkeer. Het biedt een kader voor de ontwikkeling van recreatieve en utilitaire fiets- en wandelroutes. De combinatie met opgaven vanuit landschap, groen en ecologie kunnen vaak samenvallen en elkaar versterken in een natuurinclusieve inpassing. Als je een ontbrekende schakel in een fietsverbinding wilt aanleggen is daar meteen een kans om de route beter in het landschap te passen. En een ecologische verbinding te creëren. Een voorbeeld hiervan is de gewenste onderdoorgang van de A30 ter hoogte van de Doesburgerdijk. Deze herstelt de historische lijn in het landschap, vervult een functie in het verbinden van de biotopen aan beide zijden van de snelweg en biedt een vlotte fietsverbinding tussen Edeveen en het zich steeds verder ontwikkelende Kernhem.

Om zo'n infrastructuur landschappelijk in te passen gebruiken we de landschappelijke driedeling van de gemeente Ede in de verschillende landschapstypen: Vallei, Oud-Dorps en Veluws. Zie bijlage 11.5: Ontwerpuitingangspunten fietsnetwerk gemeente Ede.

De gebiedsontsluitingswegen in het buitengebied vormen, vanwege de hoge snelheid en intensiteit van het verkeer, maar ook vanwege de breedte, vaak een barrière voor verschillende diersoorten. Automobilisten lopen het risico om groot wild aan te rijden (zie 6.4: Doelgroepenbeleid). Er zijn veel kleinere diersoorten die langs ecologische verbindingzones migreren. Hun voortbestaan is

van belang voor de biodiversiteit. Als wegbeheerder kan de gemeente hier een positieve invloed op uitoefenen door bijvoorbeeld kleine faunapas-sages aan te brengen. Ook inpassingsmaatregelen als aanpassing van profielbreedte, materiaalkeuze van de verharding of de wijze van openbare verlichting kunnen een positieve invloed hebben op de oversteekbaarheid voor kleinere diersoorten.

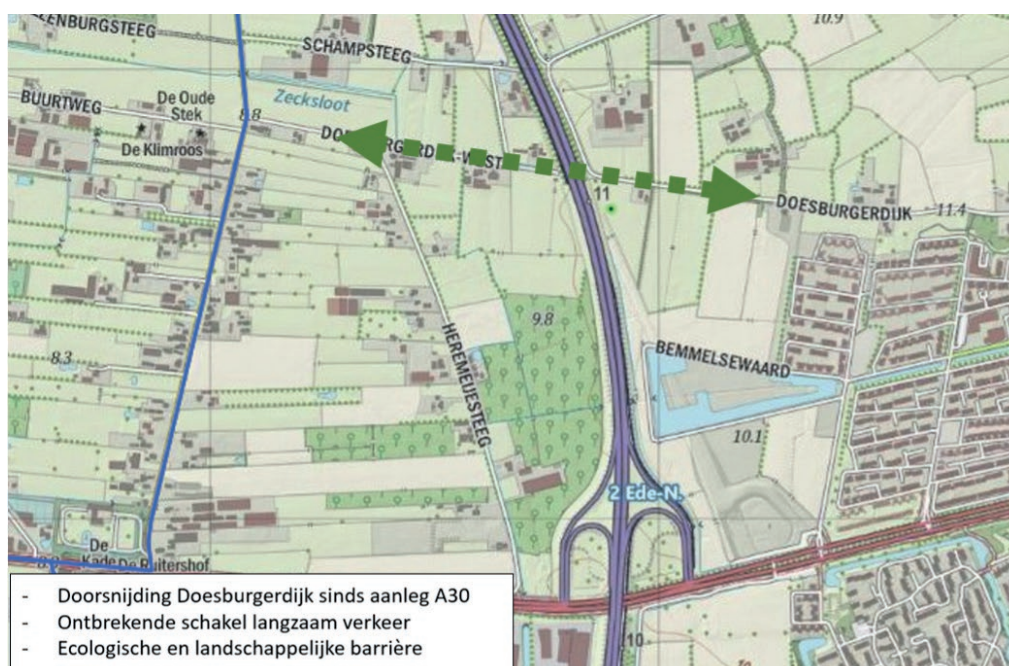
7.7 Beheer en onderhoud

Beleid, beheer en onderhoud hebben rechtstreeks invloed op elkaar. De samenwerking tussen deze disciplines kan nog verder worden verbeterd. Meer integratie geeft immers meer mogelijkheden voor efficiëntie.

In de planvorming kunnen we rekening houden met effecten op onderhoud en kunnen we beleidsambities meenemen.

De samenwerking tussen beleid en uitvoering is op de volgende punten te verbeteren:

- opstellen van een integrale probleemanalyse bij projecten vanuit verkeer, beheer en onderhoud, zodat ook een integrale afweging plaatsvindt. Aspecten die van belang zijn in een integrale probleemanalyse en afweging zijn onder andere nut en noodzaak, kosten en baten, effecten op gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en milieueffecten en wensen van de eindgebruiker;



Onderdoorgang A30 dient fietser, biodiversiteit en landschapsbeleving (bron: gemeente Ede)

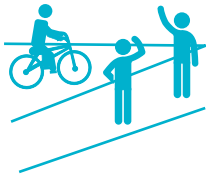
- Quick wins: er is soms veel effect te genereren met de doorvoering van kleine aanpassingen (gelijktijdig met onderhoud) waarmee de eindgebruiker goed is gediend. Denk aan het verbreden van de weg in bochten, het verharderen van de berm, het saneren van verkeersborden, toevoegen van markering, afscheidingen en openbare verlichting;
- onderhoudsplanning: voor het inplannen van onderhoud wordt gewerkt met visuele inspecties, eens per twee jaar per wegvak. De bevindingen van de inspecties worden vergeleken met de kwaliteit die volgens de IBOR-norm (Integraal Beheren van de Openbare Ruimte) moet gelden. IBOR is een sturingsinstrument voor beheerders van de openbare ruimte, dat inzicht geeft in de stand van zaken van het beheer en onderhoud van de openbare ruimte. In IBOR worden diverse arealen ofwel 'hoeveelheden naar soort' onderscheiden, zoals onder meer wegen, riool, openbare verlichting, water, groen, civiele kunstwerken, en speelvoorzieningen. Op basis daarvan wordt indien nodig een maatregelenpakket vastgesteld en het werk ingepland. Informatie over verkeersprognoses kan bij dit proces een meerwaarde zijn. Met deze informatie kunnen we een IBOR-norm hanteren die aansluit bij het belang van een wegvak en de ontwikkeling van het schadebeeld. Ook kunnen we daarmee de wegkwaliteit beter inschatten;
- preventie van schade: het wegbeheer maakt steeds meer kosten voor het herstel van schades als gevolg van onjuist gebruik van de weg, verkeerd ontwerp of hoge belasting van wegvakonderdelen die daarvoor niet geschikt zijn. Om dit te voorkomen worden standaard wegconstructies toegepast die aansluiten bij de verkeerskarakteristieken van deze weg, zodat investeringen (verhardingaanleg) kosteneffectiever zijn. In dit opzicht is het ook van belang om het aandeel vrachtverkeer op lokale wegen te verkleinen en zoveel mogelijk te clusteren op de hoofdwegenstructuur: de wegbelasting van één vrachtvoertuig staat namelijk gelijk aan 10.000 bewegingen van personenvoertuigen;
- privaat beheer: private partijen of burgers kunnen het beheer van de openbare ruimte in sommige situaties overnemen. De gemeente geeft de kaders aan waarbinnen bedrijven en burgers zelf over de openbare ruimte mogen beslissen (en aanleggen en onderhouden). We denken dat op dit vlak nog diverse slimme allianties mogelijk zijn.

SNIPPERGROEN

Bij herinrichtingsplannen stemmen we de verkeersruimte zorgvuldig af op de verschillende doelstellingen die op de openbare ruimte liggen. Om een klimaatrobuuste en toekomstbestendige openbare ruimte te ontwikkelen kijken we naar de eigenheid en cultuurhistorie van de plek, duurzame groeiplaatsomstandigheden voor groen en bomen, klimaatadaptatie en beheerfactoren. Dat betekent dat we zoveel mogelijk zogenoemd snippergroen voorkomen: kleine, losliggende en moeilijk te beheren eenheden groen. Er is behoefte aan grotere aaneengesloten eenheden en meer ruimte voor bomen.

REGIE OP DE ONDERGROND

Er is behoefte aan meer regie op de ondergrondse infrastructuur. Deze is bepalend voor wat er later bovengronds mogelijk is. Zo betekent een optimale bundeling van kabels en leidingen (bijvoorbeeld door middel van kabelgoten) dat er bovengronds meer ruimte ontstaat voor een optimaal wegprofiel waarin groen- en verkeersfuncties allebei goed tot hun recht komen.



Hoofdstuk 8 Gezonde, inclusieve en schone mobiliteit

Deze bouwsteen bestaat uit de volgende ambities:

We willen bijdragen aan een beweeg- en ontmoetingsvriendelijke omgeving door gezonde vervoerwijzen te stimuleren. Dit helpt bij de bestrijding van obesitas, verhoogt de weerstand tegen ziektes, versterkt de sociale binding en helpt ouderen om zo lang mogelijk hun mobiliteit te behouden en te participeren. Ook draagt het bij aan de reductie van niet noodzakelijk autoverkeer. Essentieel hierbij is dat sportvoorzieningen en recreatiegebieden goed ontsloten zijn voor met name actieve vormen van vervoer.

We willen geluidsoverlast als gevolg van wegverkeer verminderen. Ook willen we geluidsoverlast door spoorwegverkeer verminderen door hierover af te stemmen met ProRail.

We werken aan zorgeloze mobiliteit op maat. Dat betekent dat ook kwetsbare groepen kunnen beschikken over een bepaalde vorm van vervoer. Dat vraagt om een flexibel netwerk dat waar nodig vraagafhankelijk vervoer biedt om in ieder dorp of buurt een vorm van basismobiliteit te behouden. Het betekent ook dat dit vervoer moet aansluiten op de reguliere haltes voor het openbaar vervoer om zo vervoer van deur-tot-halte mogelijk te maken. Nieuwe digitale reserveringssystemen, zoals MaaS, dragen bij aan het gebruiksgemak ervan.

We verbeteren de luchtkwaliteit en dragen bij aan de internationale klimaatdoelstellingen door nul uitstoot van schadelijke emissies door mobiliteit en we faciliteren de energietransitie van fossiele brandstoffen naar duurzame brandstoffen.

We zetten actief in op voldoende openbare laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, zowel in de openbare ruimte als in de gebouwde omgeving. We stimuleren andere schone brandstoffen, zoals waterstof, als we daartoe de kans krijgen. We realiseren een zero emissiezone voor stadslogistiek in het centrum van Ede.

8.1 Context

Een gezonde leefstijl krijgt steeds meer aandacht. We zien echter dat veel korte ritten met de auto worden gemaakt: om kinderen naar school te brengen, naar het sportveld te gaan, enzovoort. We moeten naar een beweegvriendelijke omgeving, waarin fietsen en lopen als meest actieve vormen van mobiliteit voorop gesteld worden. Dat moet z'n weerslag krijgen in het recreatiebeleid. Iedereen behoort actief deel te kunnen nemen in de samenleving. De ratificatie van het **VN-verdrag handicap** verplicht overheden om

openbare voorzieningen toegankelijk te maken. Openbare voorzieningen moeten bruikbaar zijn voor een ieder, ongeacht leeftijd, fysieke beperkingen of sekse. Persoonlijke autonomie en volledige participatie moeten worden geborgd. Niemand mag gehinderd worden in de mobiliteit door obstakels. Dat betekent dat openbare voorzieningen (sociaal) veilig moeten zijn, eenvoudig, voorspelbaar, betrouwbaar, betaalbaar en fysiek toegankelijk. Dit zijn belangrijke middelen in de strijd tegen mobiliteitsarmoede onder minder bedeeden, gehandicapten en ouderen.

We willen naar een zoveel mogelijk hinderarme omgeving, waarbij het welzijn van de mensen voorop staat en de mentale gezondheid niet verstoord wordt door bijvoorbeeld druk verkeer dat met hoge snelheden voorbij raast. Het beter inrichten van de verblijfsgebieden en actief beïnvloeden van de verkeersstromen speelt daarin een belangrijke rol (zie 7.2: Toekomstbestendige inrichting van de wegen en 7.3: Toekomstbestendig gebruik van de wegen).

Geluidhinder brengt gezondheidsrisico's met zich mee en is één van de bronnen die de kwaliteit van de fysieke leefomgeving negatief beïnvloedt. Geluidhinder geeft ergernis en verstoort nachtrust en dagelijkse activiteiten, zorgt voor chronische stress en kan zelfs leiden tot hoge bloeddruk en hart- en vaatziekten. Daarnaast zijn er aanwijzingen dat langdurige blootstelling aan geluid kan leiden tot cognitieve effecten zoals verminderde leesvaardigheid bij schoolkinderen.

Verkeer en vervoer is een hoofdthema in de verduurzaming van de Nederlandse samenleving. De gemotoriseerde mobiliteit is landelijk voor ruim 20% verantwoordelijk voor de uitstoot van CO₂ en daarnaast ook medeverantwoordelijk voor de uitstoot van onder meer zwaveldioxide, stikstofoxiden, ammoniak, vluchtige organische stoffen en fijnstof. De transitie naar duurzame energie is inmiddels ingezet en dat heeft ook gevolgen voor de mobiliteit.

8.2 Gezonde mobiliteit

BEWEEG- EN ONTMOETINGSVRIENDELIJKE OMGEVING

Het is essentieel dat we de gezondheid onder de bevolking stimuleren. Ruim de helft van de Nederlandse bevolking is te zwaar en beweegt te

weinig (minder dan 30 minuten per dag). Volgens de Raad voor de Volksgezondheid bedragen in Nederland de maatschappelijke kosten van overgewicht jaarlijks meer dan 500 miljoen euro. Van de mensen die voornamelijk fietsen naar hun werk, haalt 80% de aanbevolen beweegrichtlijn voor een goede gezondheid. Ter vergelijking: van de mensen die met name de auto gebruiken haalt slechts 7% de beweegnorm.

Ook zien we dat routes naar (basis)scholen niet altijd kindvriendelijk zijn en dat afstanden tot sportvelden zijn toegenomen. Vooral jonge kinderen worden vaak met de auto naar school gebracht. Uit de cijfers van de gemeentelijke enquête "Inwoners aan het woord" is het aandeel kinderen van de groepen 1 t/m 5 dat met de auto wordt gebracht onlangs weer toegenomen (van 17% in 2018 naar 24% in 2020).

Ede profileert zich als een groene, gezonde en actieve gemeente en wil bijdragen aan een gezonde generatie in 2040. Dit vraagt om een brede benadering, die ook in de mobiliteit geïntegreerd wordt. Daarom moet ook de inrichting van de openbare ruimte uitnodigen tot een actieve en sociale leefstijl. Een beweeg- en ontmoetingsvriendelijke omgeving nodigt mensen van alle leeftijden vanaf de voordeur uit om veilig en comfortabel naar hun bestemming te wandelen of te fietsen, elkaar te ontmoeten, te spelen en te sporten, ongeacht leeftijd of fysieke beperkingen. De kaders om meer aan te zetten tot fysieke beweging zijn vastgelegd in het beleidsplan **Beleven en Bewegen**.

Hiervoor zijn autoluwe woonstraten nodig, toegankelijke trottoirs en voetpaden en een samenhangend, fijnmazig netwerk voor het langzame verkeer.



Fietsen is gezond (bron: #Morgen 2020)

Parkeren moet bijvoorbeeld vaker op afstand worden geclusterd, om zo de benodigde openbare ruimte vrij te maken voor de fietser en voetganger en aangenamer in te kunnen richten. Er zijn ook initiatieven vanuit de buurten zelf, van scholen en omwonenden, om gezamenlijk schoolomgevingen verkeersluw te maken, groen in te richten en de ouders te stimuleren om de kinderen naar school te lopen of te fietsen. Deze moeten wij beter ondersteunen.



Het Groene Schoolplein in ENKA (bron: gemeente Ede)

SPORTVOORZIENINGEN

In een beweegvriendelijke omgeving zijn spelen, bewegen en sporten met elkaar verbonden. Om deze verbinding goed te maken is sport en bewegen onderdeel van de Omgevingsvisie. Sportparken spelen hierin een belangrijke rol, blijkt ook uit de **Sportvisie Ede** uit 2020. De afgelopen decennia zagen we kleinschalige sportparken uit de wijken verhuizen en clusteren tot grotere parken aan de randen. Hierdoor zijn veel sportvoorzieningen op grotere afstand van de bewoners komen te liggen, waardoor veel sporters de auto nemen.

De sportparken zijn vaak uitsluitend toegankelijk voor de leden van de sportverenigingen. De Sportvisie beoogt open sportparken, waar het openbare karakter van de terreinen gestimuleerd wordt. Om dat te bereiken moeten de sportparken naadloos overgaan in de omringende openbare ruimte en aanrijroutes. Sportparken worden ingericht op fietsers en voetgangers: auto's zijn te gast. Verder moeten er stallingruimtes komen, om diefstal en vernieling van fietsen te voorkomen.

Zo worden leden van sportverenigingen gestimuleerd om op de fiets te komen. Sportverenigingen kunnen ook bijdragen aan een slimmer mobiliteitsgedrag van hun leden door bijvoorbeeld te voorkomen dat de vaste trainingstijden samenvallen met de avondspits.

Tegelijk is het van belang dat het aanbod gevarieerd is, zodat de gewenste sport binnen fietsafstand bereikbaar is. Aanrijroutes moeten logisch, veilig en comfortabel zijn. Sportparken worden beter aangesloten op het fietsnetwerk van Ede. Voorbeelden hiervan zijn de ontvlechting van de fiets- en autoverbindingen met sportpark Hoekelum in het kader van project Parklaan en de aanleg van de nieuwe fietsonderdoorgang van het spoor die sportpark Peppelensteeg verbindt met de Rietkampen.

Bij de ontwikkeling of (her)inrichting van woonwijken is een verkeersveilige infrastructuur van belang, die ook buiten het aanbod van school en sportaanbieders uitnodigen tot sporten en bewegen. Denk hierbij aan hardloop- of skeelerondjes, maar ook aan kleinschalige sportactiviteiten. Dit maakt sporten makkelijker bereikbaar voor jongere kinderen.

STIMULEREN GEZOND RECREËREN

We willen de inwoners van Ede zo veel mogelijk verleiden om actief, gezond en duurzaam te recreëren, dus lopend of fietsend. Met het Veluwe natuurgebied heeft Ede een uitgebreid netwerk van wandelroutes. Daarnaast zijn er ruiterroutes, routes voor aangespannen paarden en mountainbikeroutes. In het agrarische buitengebied groeit het netwerk aan klompenpaden. De gemeente Ede voorziet ook in het netwerk van fietsknooppuntenroutes. Al deze routes overschrijden de gemeentegrenzen en zijn onderdeel van regionale dan wel landelijke netwerken.

Ede voert diverse projecten uit die het recreatief fietsen veraangenamen. Vele fietspaden zijn verbreed en in beton uitgevoerd. Er zijn nog veel fietspaden te verbeteren en een aantal routes verlopen niet logisch of er ontbreken schakels (zie bijlage 11.13: Ontwikkeling recreatief fietsnet).

ONTVANGSTLOCATIES VOOR DAGRECREATIE

Voor dagrecreatie en (herdenkings-)toerisme ligt ook een verduurzamingsopgave. Ede en de **Veluwe Alliantie** willen een aantal ontvangstlocatie-

ties voor bezoekers van de Veluwe ontwikkelen. Deze locaties zijn goed bereikbaar per fiets, auto en openbaar vervoer.

Deze strategisch gelegen locaties bieden parkeer-ruimte en sluiten aan op de recreatieve invalsroutes vanaf waar wandelaars, fietsers en ruiters de Veluwse natuur op een duurzame en aantrekkelijke manier kunnen ontdekken. Zoekgebieden hiervoor liggen in:

- Otterlo, als voorportaal van het Nationale Park Hoge Veluwe en Planken Wambuis;
- De Ginkel, bij de Edese en Ginkelse Heide en rondom het Airborne Monument en
- Lunteren, met de omgeving van de Goudsberg als focuspunt.

De gewenste regionale treindienst op de lijn Amersfoort - Apeldoorn, met extra stations, waaronder Stroe, kan een positieve rol spelen in het vervoeraanbod voor dag- en verblijfsrecreanten in de omgeving van Harskamp en Otterlo. Via de N310 zijn deze dorpen en omringende natuurgebieden te ontsluiten met de fiets, auto en bus.

De Ginkel is per auto direct bereikbaar via de N224. Aandachtspunt bij de ontwikkeling van De Ginkel als ontvangstlocatie is een directe en comfortabele fietsroute. Deze loopt vanaf station Ede-Wageningen en/of de tot mobiliteitshub te ontwikkelen locatie bij de Poortwachter (zie 4.5: Ketenmobiliteit).

De Goudsberg ligt betrekkelijk dichtbij station Lunteren en de aansluiting op de A30. De verbindingen per fiets zijn redelijk op orde. Een aandachtspunt is dat het autoverkeer eerst door Lunteren moet voordat dit de recreatieve bestemmingen rondom de Goudsberg bereikt.

Denkbaar is (particulier) hop-on hop-off busvervoer, dat station Ede-Wageningen verbindt met de ontvangstlocaties, en andere attracties, zoals het Nationale Park de Hoge Veluwe en Museum Kröller Müller. Gezien de beperkte reguliere busbediening van de Veluwe kan dit een aanvulling zijn op de huidige openbaarvervoermogelijkheden.

Een ander aandachtspunt is om ketenmobiliteit te stimuleren bij het recreatief fietsen. Hiermee doelen we op de recreatieve treinreiziger, die bijvoorbeeld vanaf station Ede-Wageningen fietstochten over de Veluwe wil maken. Het gaat dan vooral om een marktinitiatief om een concept

met (elektrische) deelfiets op te zetten en wellicht te combineren met (digitale) informatiepunten op de routes.

8.3 Inclusieve mobiliteit

BASISMOBILITEIT

Naast dat de fysieke toegankelijkheid van bushaltes op orde moet zijn, is in geografisch opzicht een minimale dekking gewenst (zie 5.4: Openbaar vervoernetwerk). In gebieden met een lage vervoervraag – met name de buitengebieden en kleine kernen – komt het geregeld voor dat de bediening met een reguliere lijnbus maatschappelijk niet te rechtvaardigen is. Het reguliere openbaar vervoer maakt een terugtrekkende beweging uit deze gebieden. Daardoor dreigt het gevaar van onvoldoende dekking, waardoor het openbaar vervoer aantrekkelijkheid en reizigers verliest. Een vicieuze cirkel.

Het is zaak om de individuele vervoersvraag efficiënt te faciliteren, waarbij de gemeente samen met partnergemeenten in de regio streeft naar systeemintegratie van doelgroepenvervoer en een deel van het openbaar vervoer.

Er zijn allerlei maatwerkoplossingen, zoals schoolierelijnen, kleine (buurt)bussen en vormen van vraagafhankelijk vervoer, zoals deeltaxi's of andere oplossingen die de behoefte aan vervoer tussen voordeur en bushalte kunnen invullen. Deze vormen van basismobiliteit zijn op het platteland essentieel voor welzijn en bereikbaarheid, het lokale voorzieningenniveau met werkgelegenheid en de aantrekkelijkheid om er te blijven wonen. Basismobiliteit gaat ook over vervoer dat geregeld is op basis van de **Wet Maatschappelijke Ondersteuning** (WMO). De regiotaxi (Valleihopper) verzorgt het deur-tot-deurvervoer voor cliënten met een (medische) WMO-indicatie, maar ook van en naar dagbestedingslocaties en leerlingenvervoer voor bijzonder onderwijs. De regio Foodvalley voert hiervoor de centrale planning uit.

Naast dit regionale systeem zijn er ook lokale vervoersvormen door particuliere vrijwilligers. In de toekomst moeten we wellicht vaker een beroep doen op vrijwilligersvervoer, waarbij ook combinaties met doelgroepenvervoer kunnen worden gemaakt. Regio's en inliggende gemeentes worstelen namelijk met een toenemende kilometerprijs en vraag naar vervoer,



WMO-vervoer (bron: Zorgwijzer)

terwijl de middelen (waaronder provinciale subsidies) afnemen. Gemeentes en regio zijn daarom naarstig op zoek naar meer vervoersefficiëncy, met behoud van kwaliteit voor de klanten.

De dure regiotaxi is populair, terwijl de goedkopere (buurt)bussen kampen met een lage bezetting. Het aandeel ouderen in de bus is in het algemeen beperkt (4% van de reizigers is 65-plusser), terwijl het omwille van een goede besteding van gemeenschapsgeld gewenst is om de bus een belangrijkere rol te laten spelen voor thuiswonende ouderen.

Om onder meer deze reden is per 2022 de opzet veranderd, waarbij voortaan alleen nog mensen met een WMO-indicatie gebruik mogen maken van de regiotaxi. Als alternatief is de haltetaxi geïntroduceerd, een deeltaxi die reizigers van bushalte naar bushalte brengt en bovendien een aantal extra halteplaatsen heeft op locaties waar regulier openbaar vervoer niet op loopafstand ligt. Deze locaties betreffen met name de buurtschappen in het buitengebied en enkele plaatsen met intensieve dag/verblifrecreatie.

DIGITALE EN FYSIEKE SYSTEEMINTEGRATIE

De trend is dat het serviceniveau vooral overeind blijft op de verbindende en ontsluitende A- en B-buslijnen met veel klanten en potentieel. Voor de ontsluitende C-lijnen met weinig passagiers - waaronder de buurtbussen vallen - proberen we de kostendekkingsgraad te verbeteren door bijvoorbeeld vervoerdiensten vraagafhankelijk, op basis van reservering aan te bieden.

Er is toenemende behoefte aan integratie tussen de verschillende vervoerssystemen onderling. Digitale reserveringssystemen (MaaS) en de ontwikkeling van kleinschalige mobiliteitshubs in

wijken en dorpen (zie 4.5: Ketenmobiliteit) kunnen daar een positieve rol in spelen, op voorwaarde dat vervoersdata onderling worden gedeeld.

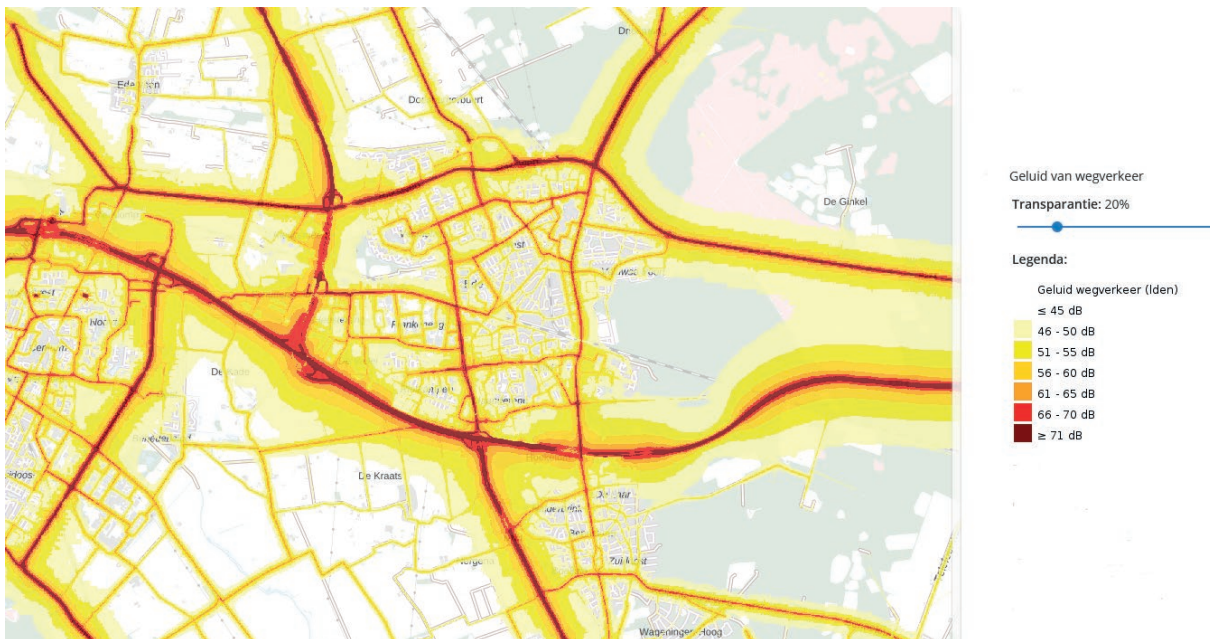
Mobiliteitshubs geven strategisch gelegen bushaltes in dorpskernen en woonwijken de potentie om zich te ontwikkelen tot lokale knooppunten voor huis-tot-haltevervoer. Hier worden allerlei vervoeroplossingen geclusterd, zoals autodelen en fietsvoorzieningen. Zo kunnen mobiliteitshubs schakels worden tussen vraagafhankelijk en regulier openbaar vervoer.

8.4 Geluid

GELUIDHINDER TEN GEVOLGE VAN WEGVERKEER

Wegverkeer is de belangrijkste bron van geluidshinder in Nederland. Er is vaak sprake van geluidsoverlast daar waar woningen dichtbij wegen met een grote verkeersintensiteit staan. Om ernstige geluidshinder tegen te gaan is in de jaren 70 van de vorige eeuw de Wet geluidshinder ingegaan. Deze wet stelt grenswaarden voor de geluidsbelasting bij nieuw te realiseren geluidgevoelige bestemmingen (zoals woningen, scholen, ziekenhuizen, et cetera). Wegverkeerslawaaai is daarom een wettelijk verankerd aspect dat we meenemen tijdens de planvorming.

Om de geluidsbelasting van geluidgevoelige objecten te berekenen zijn verkeerskundige gegevens nodig, zoals etmaalintensiteiten, voertuigverdelingen, wegdektypes en rijnsnelheden. Deze gegevens vloeien onder andere voort uit het gemeentelijk verkeersmodel (na bewerking en verrijking). Met het verkeersmodel kunnen we verschillende varianten van het verkeerssysteem of gebiedsontwikkeling beoordelen, die vervolgens op geluidbelasting kunnen worden doorgerekend.



Geluid van wegverkeer in de omgeving van Ede (bron: Atlas voor de leefomgeving, RIVM)

REDUCTIE VAN GELUIDBELASTING EN OVERLAST

Voor woningen die al voor de inwerkingtreding van de Wet geluidhinder een hoge geluidsbelasting ondervonden, geldt een saneringsregeling. Hiervoor stelt het **Bureau Sanering Verkeerslawaai** rijkssubsidie beschikbaar. Deze subsidie wordt gebruikt om geluidsreducerend asfalt toe te passen en/of extra geluidsisolatie bij woningen aan te brengen. Daarnaast zoeken we continu naar mogelijkheden om geluidsreducerende wegdekken aan te leggen bij drukke wegvakken met daarlangs veel bebouwing, bijvoorbeeld als groot onderhoud aan de orde is.

Naast de wettelijke bepalingen is verkeerslawaai ook een belevingsaspect. De ambitie is om de beleving (geluidsoverlast) mee te nemen bij de aanpak van wegen voor bijvoorbeeld onderhoud en bij het ontwerp van kruispuntoplossingen. Een efficiënte verkeersregelinstallatie kan bijvoorbeeld bijdragen aan het reduceren van remgeluid en ook de ombouw naar rotondes draagt daaraan bij.

De trend om steeds meer wegen in de bebouwde kom in te richten voor een maximum snelheid van 30 km/u, betekent ook dat op steeds meer wegen gekozen wordt voor een klinkerverharding. Dit kan betekenen dat de ervaren geluidsoverlast toeneemt. Stille straatklinkers kunnen een oplossing zijn. Het geluid neemt hierdoor af met twee tot drie decibel en dat is een halvering van de geluidsbelasting ten opzichte van traditionele betonnen straatstenen.

De toename van elektrische voertuigen in het verkeer heeft als effect dat wegverkeerslawaai bij de bron wordt verholpen. Dit is voor het bestrijden van de geluidshinder een positieve ontwikkeling.

GELUID ONDER DE OMGEVINGSWET

De Aanvullingswet geluid en het Aanvullingsbesluit geluid geven de juridisch kaders voor geluidsregels voor wegen, spoorwegen en industrieterreinen onder de Omgevingswet. Het nieuwe stelsel kent een groot aantal wijzigingen, waarbij de regels gelden voor wegen met een intensiteit vanaf 1.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Bovendien heeft de gemeente een monitoringsplicht gekregen als wettelijke taak. Deze is gekoppeld aan een saneringsplicht, waarvoor de gemeente verantwoordelijk is.

De optelsom van geluidstoename door wijzigingen van de infrastructuur, wijzigingen in de omgeving en groei van mobiliteit kan op termijn leiden tot grote toename van geluidsbelastingen. Volgens de nieuwe geluidsregels moeten we het geluid monitoren en vijfjaarlijks hierover rapporteren met een verslag. Het doel hiervan is dat de gemeente, als bevoegd gezag, ondersteund wordt in het beheersen van geluid.

Voor het bewaken van de geluidstoename wordt als referentie de basisgeluidsemisatie gebruikt. De basisgeluidsemisatie is voor bestaande infrastructuur in beginsel de geluidssituatie bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Met de

basisgeluidsemissie is de monitoring gericht op “stand-still” ten opzichte van de situatie bij inwerkingtreding van deze wet. In de daaropvolgende vijfjaarlijkse verslagen wordt steeds de vergelijking gemaakt tussen de actuele geluidsemissie en de basisgeluidsemissie.

Aan de hand van de resultaten van de monitoring stelt de gemeente vast of de actuele geluidsemissie hoger is dan de basisgeluidsemissie. Bij een overschrijding van de basisgeluidsemissie met meer dan 1,5 dB schrijft artikel 3.51 van het Besluit kwaliteit leefomgeving voor dat de gemeente de gevolgen voor geluidsgevoelige gebouwen in het betreffende **geluidaanbachtgebied** onderzoekt. Als ook bij geluidsgevoelige gebouwen sprake is van een toename van meer dan 1,5 dB, kiest de gemeente een aanpak voor deze gebouwen. Die kan bestaan uit:

1. de geluidsemissie terugbrengen binnen een bepaalde termijn tot een waarde die de basisgeluidsemissie niet meer overschrijdt;
2. geluidsbeperkende maatregelen treffen gericht op de overdracht (zoals geluidschermen) of geluidswerende maatregelen treffen om daarmee te voldoen aan de binnenwaarde, of,
3. motiveren waarom de onder 1 en 2 genoemde beleidsmaatregelen niet haalbaar of niet wenselijk zijn; in dit geval geldt er wel een verplichting om aan de binnenwaarde te voldoen in geluidsgevoelige gebouwen met een geluidbelasting boven de grenswaarde (zie artikel 3.48 van het Besluit kwaliteit leefomgeving).

BOOGGELUID

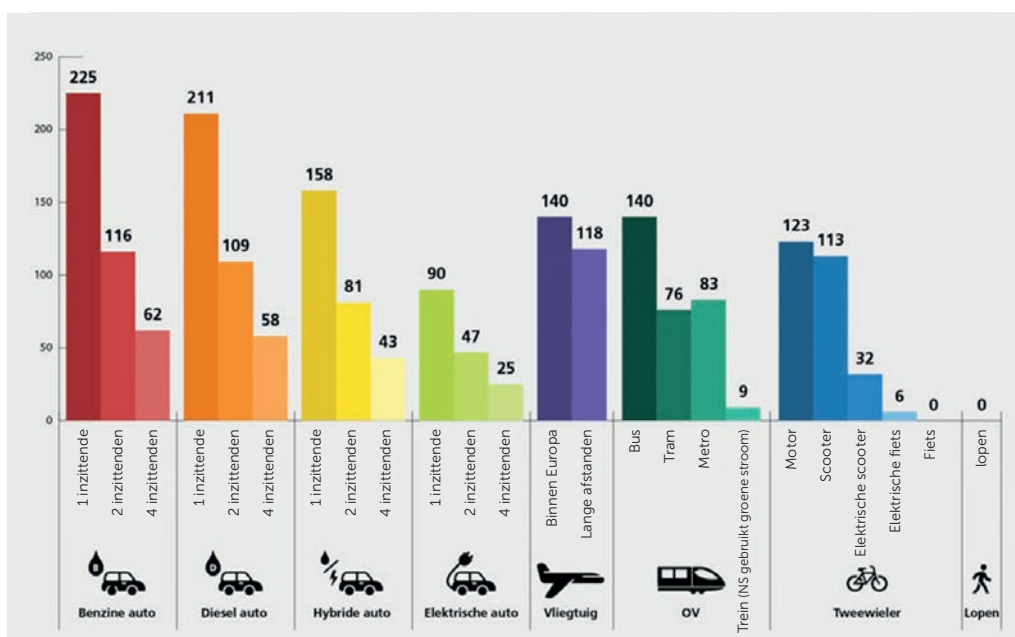
Booggeluid is het hoge, snerpande geluid dat te horen is als een trein een krappe bocht door gaat. Voor omwonenden in Ede en Lunteren is booggeluid van de Valleilijn bijzonder hinderlijk. Zij willen hier een oplossing voor.

Op dit moment is er nog geen wet- en regelgeving voor booggeluid. Vanaf 2022 is een nieuwe rekenmethode vanwege een Europese richtlijn verplicht. De gemeente Ede dringt bij de Rijks-overheid en ProRail als bevoegd gezag respectievelijk bronbeheerder aan op een aanpak van booggeluid.

8.5 Schone mobiliteit

NATIONALE KLIMAATDOELSTELLING

In 2019 is het **Klimaatakkoord** gepresenteerd. Dit is de Nederlandse uitwerking van internationale afspraken om de opwarming van de aarde te beperken en de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Doelstelling van het klimaatakkoord is om landelijk de uitstoot van CO₂ met 49% te verminderen ten opzichte van 1990 en met 95% in 2050. Hiertoe bevat het Klimaatakkoord een uitgebreid pakket van afspraken en maatregelen. Voor wat betreft mobiliteit betekent dit een volledige systeemtransitie, met als doel om verkeer en vervoer van milieuproblematiek te ontkoppelen. In Ede is bijna 40% van het energieverbruik gerelateerd aan verkeer en vervoer (inclusief het doorgaande snelwegverkeer). Ede heeft als doel



CO₂ -emissie in gram per reiziger per kilometer (bron: Milieu Centraal 2016)

om in 2030 de CO₂ uitstoot met 60% te reduceren en in 2050 volledig klimaatneutraal te zijn.

GEZONDHEIDSSCHADE DOOR LUCHT-VERVUILING

Luchtvervuiling is schadelijk voor de gezondheid. Uit onderzoek van de World Health Organization (WHO) in 2004 naar de effecten van fijnstof, ozon en stikstofdioxide blijkt dat de effecten van blootstelling aanzienlijk zijn: luchtwegklachten, vermindering van de longfunctie, een toename van ziektes als chronische bronchitis, emfyseem, effecten op hart- en vaatstelsel. Deze leiden tot een toename van ziekenhuisopnamen en sterfte.

Uit onderzoek van het RIVM blijkt dat in Nederland bij kortdurende blootstelling aan fijnstof in totaal ongeveer 3.000 mensen jaarlijks vroegtijdig sterven. Verhoogde ozonconcentraties veroorzaken circa 2.100 vervroegde sterfgevallen per jaar. Bij langdurige blootstelling is de inschatting dat voor 12.000 tot 24.000 mensen een gemiddeld 10 jaar kortere levensduur van toepassing is.

Naast het leed en de persoonlijke drama's die luchtvervuiling veroorzaken, leidt de gezondheidsschade ook tot maatschappelijke kosten. Voor gezondheidsschade door kortdurende blootstelling aan fijnstof en ozon bedraagt dit tussen € 100-400 miljoen per jaar. De totale gezondheidsschade als gevolg van langdurende blootstelling aan fijnstof is minimaal € 4 miljard, maar kan ook oplopen tot € 40 miljard per jaar.

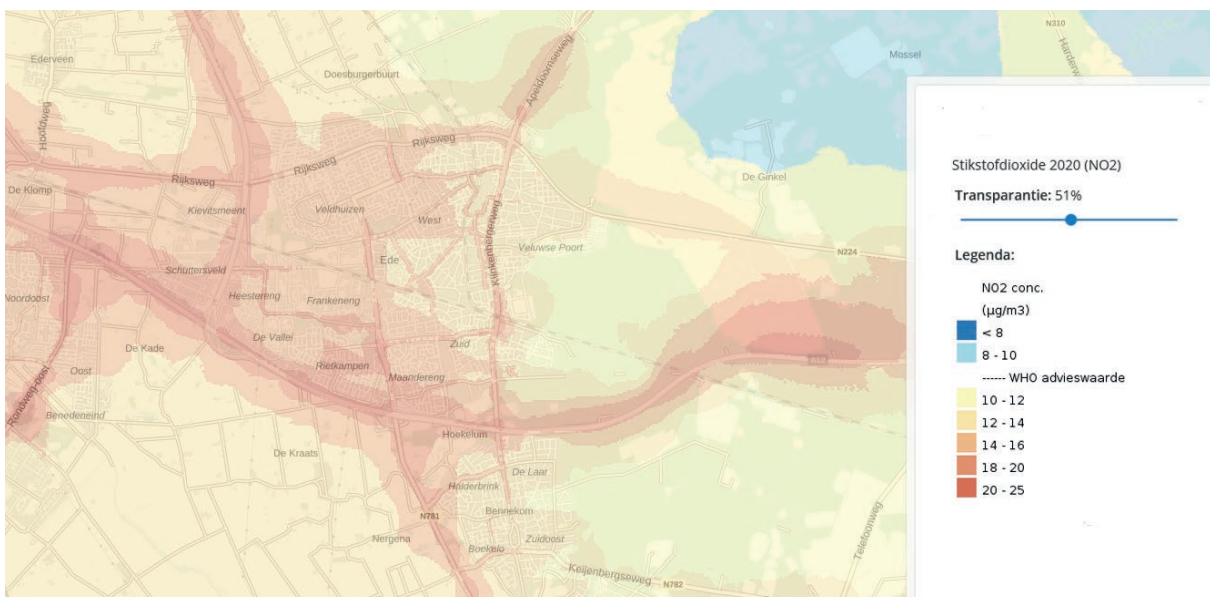
SCHONE LUCHTAKKOORD

In 2020 is het **Schone Luchtakkoord** (SLA) gesloten tussen het Rijk en zo veel mogelijk lagere overheden. De gemeente Ede heeft getekend namens de regio Foodvalley. Doel is het halveren van gezondheidsschade door luchtverontreiniging in 2030 ten opzichte van het basisjaar 2016. Door de jaren heen zien we zowel in Ede als bij de andere regiogemeenten een daling van de concentratie stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof waaraan inwoners worden blootgesteld. We verwachten de komende jaren een verdere afname als gevolg van schonere auto's en meer fietsgebruik.

VERSCHONEN VAN MOBILITEIT

De regionale opgaven op het gebied van onder meer de verduurzaming van mobiliteit worden geborgd in de Regionale Bereikbaarheidsagenda van de regio Foodvalley (zie 9.4: Regionale samenwerking). Door toepassing van slimme mobiliteit kan Ede bijdragen aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord. Hierbij is de Trias Mobilica met het verminderen, veranderen en verschonen van mobiliteit het uitgangspunt voor duurzame mobiliteit.

De uitgangspunten van de Trias Mobilica zijn besproken in deel 2 (zie hoofdstuk 3, paragraaf 3.1: Duurzame mobiliteit). In de daarop volgende hoofdstukken vormen verminderen en veranderen van mobiliteit de rode draad in het verhaal. Deze paragraaf gaat over het verschonen van de mobiliteit. Nederland verkeert momenteel in een systeemtransitie. Hierbij gaat het om het stimuleren van het gebruik van de schoonste brandstof



NO₂ uitstoot in 2020 in de omgeving van Ede (bron: RIVM, Atlas voor de leefomgeving)

of energiedrager per situatie en duurzaam materiaalgebruik.

Daar waar mogelijk initieert dan wel stimuleert de gemeente diverse projecten ten behoeve van de systeemtransitie. Denk bijvoorbeeld aan de zero-emissie zone voor stadslogistiek in het centrum van Ede, het stimuleren van zero-emissie voertuigen (zoals elektrische auto's en waterstofbussen), de ontwikkeling van laadinfrastructuur en waterstoftankstations en het verduurzamen van het gemeentelijke wagenpark. Ook de invoering van de **elektronische tolheffing voor vrachtwagens op de Nederlandse rijkswegen** en een aantal provinciale wegen vanaf 2026 moet bijdragen aan de verschoning van het vrachtwagenpark.

EMISSIEVRIJ PARTICULIER VERVOER

Een belangrijk deel van de systeemtransitie wordt bewerkstelligd door de omschakeling naar elektrisch vervoer. Het aantal elektrische voertuigen (EV's) in Nederland neemt snel toe. Elektrisch rijden zorgt voor een significante verbetering van de woon- en leefkwaliteit, zoals een betere luchtkwaliteit, minder geluidsoverlast en minder CO₂-uitstoot en dient daarmee meerdere (beleids)doelen. Medio 2022 reden er ruim 300.000 volledig elektrische auto's in ons land. Dat aantal gaat de komende jaren fors toenemen tot naar verwachting circa 2 miljoen in 2030. In het kader van het Klimaatakkoord is het rijksbeleid erop gericht dat in 2030 alle nieuw verkochte personenauto's emissieloos zijn.

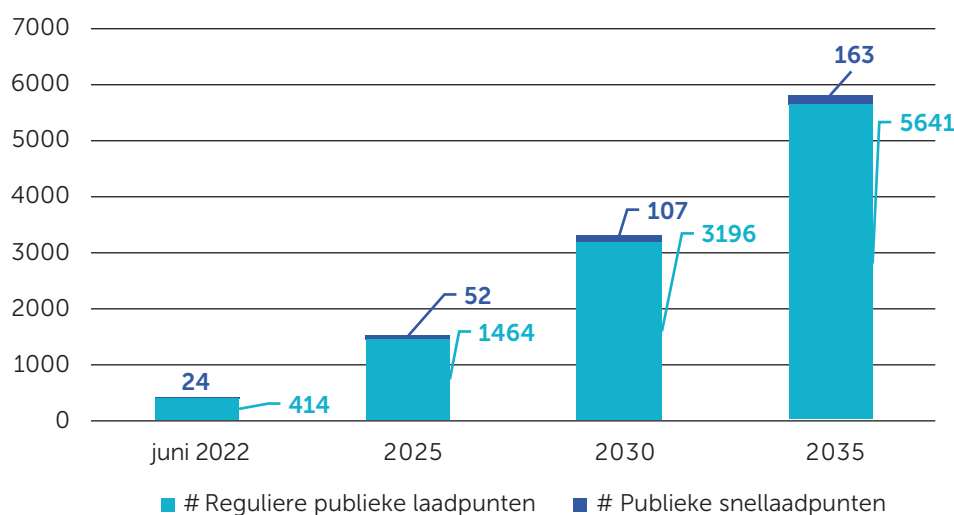
Los van een klein deel personenauto's dat op waterstof rijdt, is het grootste deel batterij-elektrisch aangedreven. Deze auto's kunnen alleen

rijden als de laadinfrastructuur op orde is. De toename van het aantal EV's vraagt om een opschaling en een gestructureerde aanpak om zodoende de uitrol van een veilig, betrouwbaar, dekkend en betaalbaar netwerk van (semi)-private en openbare laadpunten tijdig te realiseren. Vanwege deze groeiende behoefte is de **Nationale Agenda Laadinfrastructuur** (NAL) opgesteld, die door de Samenwerkingsregio Oost (Gelderland en Overijssel) vertaald is in een **Regionale Agenda Laadinfrastructuur Gelderland/Overijssel** (GO-RAL).

Op basis hiervan is de **Laadvisie Ede 2022-2026** vastgesteld. Doelstelling van de laadvisie is om concreet en uitvoeringsgericht de groei van elektrisch vervoer in de gemeente te accommoderen, zodat onze inwoners, bezoekers en bedrijven het vertrouwen krijgen om de stap naar elektrisch vervoer te maken. Hierbij hebben we aandacht voor de verschillende gebruikersgroepen en voertuigtypen en bijbehorende laadoplossingen.

Uitgangspunten voor de uitrolstrategie zijn:

1. laden gebeurt zoveel mogelijk op privaat en semipubliek terrein;
2. waar nodig leggen we publieke laadinfrastructuur aan verspreid over de wijken;
3. de plaatsing van publieke laadinfrastructuur gebeurt proactief en datagestueerd;
4. locatiebepaling voor openbare laadinfrastructuur gebeurt via objectieve locatiecriteria;
5. op strategische locaties in de stad en langs doorgaande routes faciliteren we de realisatie van snellaadpunten;
6. we volgen de ontwikkelingen en innovaties rond emissieloze mobiliteit en laadoplossingen.



Prognose benodigde publieke laadpunten (personenvervoer) - gemeente Ede (bron: ElaadNL)

Inmiddels ligt er per half 2022 een netwerk van circa 200 openbare laadpalen (met elk twee laadpunten, dus circa 400 laadpunten) voornamelijk uitgerold op basis van vraag. In 2020 is het eerste laadplein (met 12 laadpunten) gerealiseerd op het geheel vernieuwde Kuiperplein in het centrum van Ede.

Ook bewoners en bedrijven hebben tal van laadoplossingen gerealiseerd op particulier en semipubliek terrein die veelal aangesloten zijn op de eigen stroomaansluiting van woningen/bedrijfspannen.

TANKSTATION LOCATIES

Binnen onze gemeentegrenzen bevinden zich ruim 30 brandstofverkooppunten/-tankstations. Met de opkomst van elektrisch rijden kan de automobilist andere keuzes maken als het gaat om 'tanken'. Want laden van stroom hoeft aan minder stringente milieu- en veiligheidseisen te voldoen dan het tanken van (fossiele) brandstoffen. De stroom voor de elektrische auto wordt dan ook op allerlei mogelijke manieren aangeboden: bij openbare parkeervakken, bij het werk, op de eigen oprit. En ook andere ondernemers zoals wegrestaurants, supermarkten en bouwmarkten bieden laadfaciliteiten aan. Kortom: met laden verliest het tankstation het bijna-monopolie dat het heeft op energie voor vervoer. De impact van de energietransitie zal aanzienlijk zijn op tankstations met fossiele brandstoffen.

Door deze veranderingen neemt het aantal tankstations naar verwachting sterk af. De vrijkomende gronden kunnen dan ingezet worden voor andere bestemmingen die bijdragen aan de gemeentelijke doelen, zoals woningen of bedrijven. Voor de tankstations die op strategisch gunstige locaties liggen zoals langs drukke uitvalswegen of op/nabij bedrijventerreinen zijn er kansen om snel-laadinfrastructuur te realiseren. De komende tijd gaan we de tankstations met laadpotentie in beeld brengen en gaan we in gesprek met de exploitanten over de mogelijkheden om snellaadinfrastructuur (en op termijn wellicht een vulpunt voor waterstof) toe te voegen.

LADEN OP EIGEN TERREIN

Bewoners en bedrijven hebben tal van laadoplossingen gerealiseerd op particulier terrein, aangesloten op de eigen stroomaansluiting van woningen en bedrijfspannen.

Conform nieuwe Europese richtlijnen is er een verplichting voor het aanleggen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de private gebouwde omgeving. Deze verplichting is vastgelegd in het Bouwbesluit en moet dus meegenomen worden bij bouwplannen.

LADEN IN DE OPENBARE RUIMTE

Ede wil bij ruimtelijke projecten in een vroeg stadium aandacht schenken aan laadinfrastructuur voor elektrische auto's: zowel bij projecten met parkeren op eigen terrein als projecten met parkeren in de openbare ruimte.

De werkwijze is – totdat technische innovatie een andere aanpak vereist – gericht op het ondergronds voorbereiden van laadpalen bij een deel van de openbare parkeervakken. Het aantal benodigde laadpalen hangt onder meer af van het programma van het betreffende project (bijvoorbeeld: hoe meer woningen zonder parkeren op eigen terrein, des te meer laadinfra nodig is in de openbare ruimte). De bepaling van de meest geschikte locaties hangt onder meer af van de afstand tot de laagspanningskabel, de ligging ten opzichte van ramen van woningen en de (verwachte) parkeerdruk.

WATERSTOF

Massaal elektrisch rijden en vooral tegelijk opladen vraagt veel capaciteit van het elektriciteitsnetwerk. Oplossingen als uitgesteld laden en andere vormen van slim laden zullen de capaciteitsvraag onvoldoende dekken. Er moet daarom ook ingezet worden op andere energiebronnen, waarvan waterstof er één is, al is de ontwikkeling hiervan minder ver dan batterij-elektrisch rijden.

De transportsector heeft toenemende belangstelling voor omschakeling naar waterstof, een potentieel duurzame energiebron. Samen met de omschakeling naar waterstof van andere vervoermiddelen, zoals lijnbussen, vergroot dit de economische haalbaarheid van het exploiteren van vulpunten voor waterstof.

ELEKTRISCHE (BROM-)FIETS

De elektrische fiets, waaronder ook de speedpedelec, wordt niet alleen ingezet als sneller en comfortabeler substituuut voor de gewone fiets. Deze fiets is op de langere afstanden een interessant alternatief voor de auto. Bovendien vervangen deze fietsen ook ten dele de vervuilende snor- en bromfiets. Op deze manier levert de

elektrische fiets ook een bijdrage aan de verduurzaming van het vervoer.

Voorsnog gebeurt het opladen van deze fietsen op particulier terrein: in schuurtjes van woningen. In toenemende mate zorgen ook bedrijven en organisaties voor oplaadvoorzieningen in de stallingen. Omdat de actieradius van de elektrische fiets groter is dan tweemaal de afstand tussen woning en voorzieningen, is het doorgaans niet nodig in de openbare ruimte oplaadvoorzieningen voor fietsen te realiseren.

EMISSIEVRIJ OPENBAAR VERVOER

In de aanbesteding van het doelgroepenvervoer en de regiotaxi is duurzaamheid als criterium meegenomen. Mede hierdoor is dit wagenpark aanmerkelijk groener geworden. Ook de grote vervoerbedrijven zijn bezig hun wagenpark te verduurzamen. Op landelijk niveau is afgesproken dat alle rijdend materieel in 2030 emissievrij moet zijn en dat vanaf 2025 nieuw instromend materieel emissievrij moet zijn.

In de toekomstige concessies van Gelderland liggen daarbij drie aandrijftechnieken voor de hand: batterij-elektrisch, trolley 2.0 en waterstof.

Voor de Rijnlijn, op de verbinding Ede-Wageningen-Arnhem, wordt ingezet op de trolley 2.0. Op deze lange verbinding moet de trolley 2.0 bijladen. Er is dan een keuze nodig op welk deel van de route extra trolley-aandrijving met partiële



Trolley 2.0 (bron: Solaris)

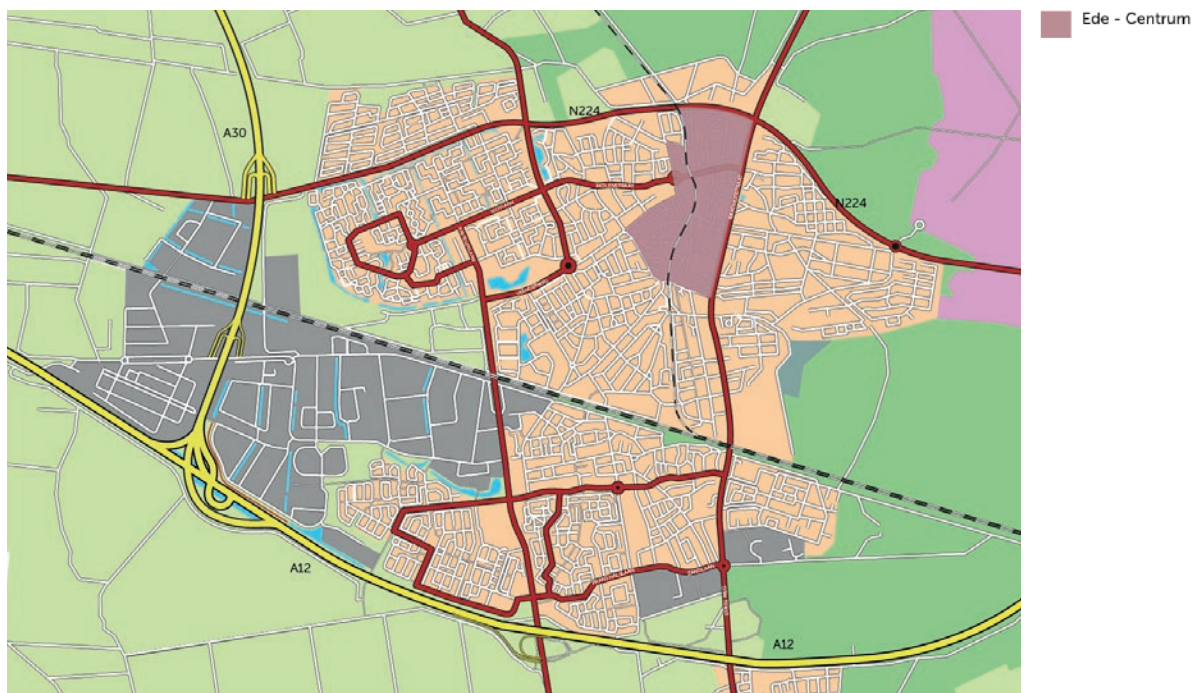
bedrading nodig is nodig is. Is dat tussen Ede en Wageningen, dan kunnen dat ook andere buslijnen die deze route gebruiken uitgerust worden met trolley 2.0-materieel.

EMISSIEVRIJ VRACHTVERVOER

Partijen waaronder ondernemersorganisatie Transport en Logistiek Nederland (TLN) hebben zich hard gemaakt voor emissievrije stadslogistiek. Het versnellen hiervan is een onderdeel van het Klimaatakkoord. Ede behoort tot één van de gemeenten die door het Rijk aangewezen is om een emissieloze zone voor stadslogistiek in te stellen.

Ede werkt in dit zogeheten Samenwerkingproject Expertpool Stadslogistiek (SPES) samen met Arnhem en Nijmegen, die als onderdeel van de Groene Metropoolregio voor dezelfde opgave staan.

We hebben onderzocht in hoeverre zones van verschillende omvang in de Ede bijdragen aan



ZES Ede Omvang Centrum is vastgesteld (bron: gemeente Ede)

het verminderen van CO₂-uitstoot. Daarnaast hebben we het plaatselijke bedrijfsleven gevraagd om mee te denken en er is nagedacht over de overgangperiode, om bedrijven hun wagenpark te laten verduurzamen. Mede op basis van de uitkomsten van dit onderzoek heeft de gemeenteraad van Ede in december 2021 ingestemd met de instelling van een Zero Emissiezone Stadslogistiek (ZES) met de omvang van het centrum in januari 2026. We verwachten hiermee op jaarbasis 9 kiloton CO₂-uitstoot te besparen. Daarnaast draagt de ZES bij aan een autoluw centrum, en zo aan de leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte. De ZES vergroot de mogelijkheden voor een regionaal stadsdistributiecentrum van goederen (zie 4.7: Goederentransport).

VERBETEREN DUURZAME VORMGEVING VAN WEGINFRASTRUCTUUR

Ede streeft ernaar de stops van motorvoertuigen terug te brengen door een optimale afstelling van de verkeerslichtenregelingen. Daardoor neemt vooral ter hoogte van deze kruispunten de uitstoot van schadelijke, luchtverontreinigende stoffen af. In de afgelopen jaren zijn van diverse verkeersregelinstanties (o.a. op de Klinkenbergerweg) de venstertijden verkleind en geharmoniseerd, zodat overbodige stops worden voorkomen. De groene golf op de N224 en de Dr. Willem Dreeslaan waren de volgende stappen. Waar mogelijk worden op termijn kruispunten met een verkeersregelinstantie gereconstrueerd tot rotonde of verkeersplein, hetgeen gunstig is voor luchtkwaliteit en geluidsoverlast.

STIMULEREN DUURZAAM GEBRUIK VAN WEGINFRASTRUCTUUR

Het is belangrijk dat we altijd kijken naar waar zuiniger gebruik mogelijk is. Bijvoorbeeld door zuinig rijgedrag, juiste bandenspanning, het hergebruik van materialen voor infrastructuur en een duurzaam inkoopbeleid voor openbare werken.



Hoofstuk 9 Mobiliteit en governance

Deze bouwsteen bestaat uit de volgende ambities:

Verkeer en vervoer is binnen het grotere geheel van beleidsvelden een randvoorwaardelijke discipline in alle fasen van het planproces bij nieuwe ontwikkelingen of herinrichtingen.

We verfijnen en verbeteren de werkprocessen, zodat de gebiedsgerichte aanpak met het oog op de eindgebruiker in de breedte van de organisatie wordt toegepast. Bij ruimtelijke ontwikkelingen, onderhoud en reconstructies van weginfrastructuur verkennen we de kansen en uitdagingen aan de voorkant van processen en deze wegen we integraal af. Dit draagt bij aan een juiste maatregelkeuze, een juist ontwerp, strategischer onderhoud en een hogere kwaliteit voor de eindgebruiker en/of beperking van de kosten.

We werken samen met maatschappelijke partners volgens de Edese Participatie Aanpak en in de Triple Helix en we stimuleren overheidsparticipatie.

We intensiveren de samenwerking met andere overheden, met name met de gemeentes van de regio Foodvalley. Het gezamenlijk oppakken van regionale opgaven biedt meer effect en schaalvoordelen en versterkt de lobby om projecten van de grond te krijgen, veelal met behulp van cofinanciering door verschillende overheden. Een basis voor de samenwerking is het delen en combineren van allerlei mobiliteitsgerelateerde data, met elkaar en met stakeholders, ook in het kader van de landelijke digitaliseringsopgave.

9.1 Context

De visie in de Koersnota Mobiliteit verbindt ingewikkelde, gebiedsgerichte opgaven van de groeiende stad, de noodzaak van schonere en duurzamere mobiliteit en de kansen die regionale ontwikkelingen en nieuwe vormen van mobiliteit bieden. De vijf voorgaande bouwstenen staan voor het fundament van een toekomstbestendig mobiliteitssysteem met een beter maatschappelijk rendement. Dit is een systeem waarin alle Ede-naren en hun bezoekers zich kunnen verplaatsen op een manier die snel, slim, veilig, duurzaam, betaalbaar en comfortabel is. Een systeem dat oog heeft voor de belasting van de fysieke leef-omgeving en bijdraagt aan de gezondheid en het welzijn van mensen.

Om ingewikkelde, gebiedsgerichte opgaven uit te werken moeten we aansluiten bij andere (ruimtelijke) initiatieven waarbij in het planproces de baten (wat draagt het bij aan de integrale doelstellingen van Ede) en de kosten (wat is de integrale afweging die wordt gemaakt) inzichtelijk worden gemaakt.

Gebiedsgericht werken aan ingewikkelde opgaven in beleid en uitvoering vraagt om samenwerking. Zowel intern als extern, tussen gemeente en samenleving en met andere gemeentes in de regio. Dit is de zesde bouwsteen.

9.2 Interne samenwerking

INTEGRATIE MET ANDERE BELEIDSVELDEN

We kunnen meer bereiken door initiatieven op gebied van verkeer en vervoer te laten samenlopen met initiatieven uit andere beleidsvelden of door taken gezamenlijk met de samenleving op te pakken. Mobiliteit is een beleidsveld dat zich hier bij uitstek voor leent, omdat het dienend (én noodzakelijk) is voor veel andere functies.

De meest voor de hand liggende verbindingen zijn die met beleidsvelden die gerelateerd zijn aan de fysieke leefomgeving, zoals onder meer stedenbouw, landschapsinrichting en ecologie. In de nieuwe Omgevingsvisie komt de samenhang tussen de beleidsvelden tot uiting. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen slim gepositieerd worden zodat die bijdragen aan duurzaam mobiliteitsgedrag. Dit verlicht de druk van infrastructuur op landschap, groen en ecologie. Duurzame mobiliteit is een randvoorwaarde tijdens het hele planproces bij ruimtelijke ontwikkelingen of herinrichtingen van de openbare ruimte.

Daarnaast kan het bij verkeer en vervoer gaan om samenwerkingen met beleidsvelden uit andere sectoren waar de directe afhankelijkheidsrelatie minder zichtbaar is, maar waar wel gedeelde belangen of ambities zijn. Voorbeelden hiervan zijn:

- sport, gezondheid en jeugd: doelen vanuit deze beleidsvelden zijn het bevorderen van sport en bewegen, het tegengaan van overgewicht en gezond en veilig opgroeien. Dit sluit aan bij de ambities voor de inrichting van een beweegvriendelijke omgeving (zie 8.2: Gezonde mobiliteit);
- actieve recreatie: het versterken van recreatieve routes en verschillende ontvangstlocaties voor dagtoerisme (zie 8.2: Gezonde mobiliteit);
- detailhandel, economie en wonen: de transformatie van het centrum van Ede, met een verschuiving naar een compacter kernwinkelvegebied dat meer gericht is op recreatief winkelen, in combinatie met de toevoeging van woningen in leegstaande panden en bovenverdiepingen. Een ander doel is de ontwikkeling van toekomstbestendige werklocaties. Met behulp van een mobiliteitstoets kan vooraf verkeerskundig rekening worden gehouden met (mogelijke) functieveranderingen. Bijvoorbeeld met de komst van consumenten naar winkels of afhaalpunten op bedrijventerreinen;

- sociaal domein: een doel is het verhogen van de participatie van alle burgers, waaronder ouderen. Van belang hierbij is de toegankelijkheid voor en mobiliteit van ouderen. Een gedeeld belang is goed en veilig gebruik van elektrische fietsen, e-scooters en scootmobielen en toegankelijkheid voor deze modaliteiten, maar vooral ook een toegankelijk systeem van basismobiliteit (zie 8.3: Inclusieve mobiliteit);
- Ede marketing: dit is gericht op herkenbaarheid en aantrekkelijkheid van de gemeente Ede. Speerpunten op dit moment zijn een aantrekkelijk en gezond leefklimaat en het in de schijnwerpers zetten van het thema Food. Gezamenlijke belangen liggen onder andere in de uitstraling van toegangswegen van Ede en goede fietsroutes.

GEBIEDSGERICHT WERKEN

Bij werkzaamheden in de openbare ruimte zet de gemeente in op een gebiedsgerichte aanpak. We willen zoveel mogelijk werk met werk maken. We hebben daarbij behulpzaam (digitaal) instrumentarium, zoals de Kaart Integrale Programmering, die de beheercyclus aangeeft van alle verschillende elementen in de openbare ruimte: riolering, verharding, groen, enzovoort. Ook ruimtelijke ontwikkelingen en verkeersprojecten zijn qua planningsjaar en geografische ligging inzichtelijk. Als er overlap ontstaat, liggen er kansen voor werk met werk.

Om dit ook voor een integrale uitvoering goed vorm te geven is het nodig dat budgetten meer gericht worden op opgaven.

Bij onderhoud van het wegennet kunnen we een efficiëntieslag maken met trajectmanagement. Hierbij worden van een bepaald wegvak alle opgaven - verharding, verkeersinrichting, groen, ecologie, waterhuishouding, enz. - in beeld gebracht en op basis daarvan wordt het budget bepaald.

TOEKOMSTBESTENDIG ONTWERPEN

Ruimtelijke ontwikkelingen moeten toekomstbestendig ontworpen worden, gericht op de eindgebruiker. Het vroegtijdig integraal verkennen van de opgaven maakt gezamenlijke belangen helder en daardoor wordt de eindoplossing beter. Deze gezamenlijke aanpak vergroot de financiële haalbaarheid.

Toekomstbestendig ontwerpen betekent ook dat we bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening

houden met aangrenzende ontwikkelingen in een later stadium, door nu al ruimte te reserveren voor de infrastructuur om die ontwikkeling te ontsluiten. Als bijvoorbeeld een woonwijk ontwikkeld wordt met een mogelijke uitbreiding in de toekomst, dan moeten we in de eerste uitbreiding extra ruimte reserveren om de latere uitbreiding erop aan te laten sluiten. Dit kan om voet- en fietspaden gaan, maar ook mogelijk om auto-verbindingen of (haltes van) openbaar vervoer.

BEHEER EN ONDERHOUD

Als projecten zijn gerealiseerd, dan moet het beheer en onderhoud zodanig zijn afgestemd en afgesproken dat de opgeleverde openbare ruimte ook toekomstbestendig functioneert. Dit betekent dat altijd afstemming en bijstelling van afspraken nodig zijn ten aanzien van bijvoorbeeld klein onderhoud, zoals snoeien, of strooien bij gladheid. Vóór de realisatie van een project moet al inzichtelijk zijn wat de financiële consequenties van areaaluitbreiding zijn of veranderingen in het kwaliteitsniveau van operationeel beheer.

POLITIE, TOEZICHT, NOOD- EN HULPDIENTEN

Een gewijzigde verkeerssituatie heeft een juridische consequentie. Bij nieuwe projecten in de openbare ruimte met een verkeerskundig aspect moeten verkeersregels worden geïntroduceerd of gewijzigd. Verkeersregels moeten consistent zijn met de wetgeving, een duidelijk doel dienen, begrijpelijk en logisch zijn voor de weggebruiker en in de praktijk ook handhaafbaar.

Daarnaast kunnen wijzigingen in verkeerssituaties ook consequenties hebben voor de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten. Het plaatsen van verkeersregels of -tekens op de weg vereist volgens de Wegenverkeerswet 1994 in veel gevallen een verkeersbesluit. Iedere wegbeheerder heeft de plicht om zich bij voorgenomen verkeersbesluiten te laten adviseren door een afgevaardigde van de politie. In Ede is dit geborgd in de ambtelijke verkeerscommissie. Hierin zijn vertegenwoordigd de politie, de afdeling Toezicht, de brandweer en ambulancedienst.

Een verkeersbesluit kan over het algemeen genomen worden op het moment dat een project de uitvoeringsfase nadert en het definitieve ontwerp gereed is. Daarmee is er al ver naar de eindoplossing getrechterd en kan er in de praktijk nog maar weinig aan worden bijgestuurd. Het is daarom gebruikelijk om bovengenoemde partijen,

maar ook bijvoorbeeld de openbaarvervoerdiensten, in een vroeg stadium te betrekken bij alle processtappen, zodat er nog voldoende sturing op de eindoplossing mogelijk is.

9.3 Maatschappelijke partners

BURGERPARTICIPATIE

Zoals al eerder gezegd: Ede staat voor grote opgaven en de druk op het gebruik van de algemene ruimte zal toenemen. Zo ook de druk om deze ruimte toekomstbestendig in te richten. Daarbij moet de gemeente steeds oog hebben voor het algemeen belang.

De leefomgeving staat in de Omgevingswet centraal, en dus ook de mensen die er wonen en werken. De gemeente moet weten wat er speelt in de samenleving, wat de mensen belangrijk vinden. Soms kan het algemene belang echter strijdig zijn met een lokaal of individueel belang. Zo wordt bijvoorbeeld parkeerruimte meer op afstand geplaatst, om zo ruimte te maken voor meer openbaar groen en natuurlijke infiltratie. Of de directe bereikbaarheid van de auto wordt teruggedrongen om meer ruimte te maken voor voetgangers en fietsers.

Bewoners en ondernemers willen meedenken en meebeslissen over de inrichting van de openbare ruimte. Niet iedereen is het vanzelfsprekend eens met nieuwe plannen. Het is essentieel dat het goede verhaal verteld wordt, dat de belanghebbenden al in een vroeg stadium betrokken worden, dat we de verwachtingen goed managen en dat de koers standvastig is, ook als het wat moeilijker wordt.

We willen mensen daarom meenemen in processen, naar hen luisteren en ruimte bieden om binnen de kaders gezamenlijke plannen uit te werken.

Een gedragen beleid met heldere kaders helpt uiteraard, maar participatietrajecten zijn daarmee belangrijker dan ooit. Burgerparticipatie is een standaard onderdeel bij verkeersprojecten. Tegelijk is het ene project het andere niet. Verschillende typen projecten vragen om verschillende niveaus en intensiteit van participatie. Als instrumentarium hiervoor gebruiken we de Edese Participatie Aanpak.

OVERHEIDSPARTICIPATIE

Naast burgerparticipatie is er toenemende behoefte aan overheidsparticipatie. Het idee daarvan is dat bewoners en bedrijven meer ruimte krijgen om eigen initiatieven te ontwikkelen. De overheid treedt dan op als partner om de initiatieven te stimuleren. Uiteraard gaat het om initiatieven die het algemene belang dienen. Overheidsparticipatie stimuleert de samenwerking tussen groepen in de samenleving om zelf gebiedskeuzes te maken. Een voorbeeld hiervan is dat bewoners of bedrijven een stuk openbare ruimte inrichten. Dit gebeurt uiteraard binnen de kaders die vanuit alle taakvelden, waaronder verkeer, worden meegegeven. Een ander voorbeeld is het ontwikkelen van regionaal mobiliteitsmanagement, waarbij de overheid via een mobiliteitsmakelaar bedrijven en instellingen stimuleert om hun mobiliteit slimmer te organiseren. De makelaar geeft het zetje, maar uiteindelijk doen de bedrijven het zelf. Hoe meer bedrijven hun mobiliteit slim organiseren, hoe lager de piekbelasting is in de spits en hoe minder gemeenschapsgeld besteed hoeft te worden aan nieuwe of bredere wegen.

We kunnen ons ook voorstellen dat bewoners en ontwikkelaars met initiatieven komen voor slimme mobiliteit, zoals bijvoorbeeld een buurtinitiatief voor een autodeelsysteem. De gemeente kan hierin faciliteren door geschikte ruimte beschikbaar te stellen en in te richten. De gemeente heeft hier zelf belang bij, immers een succesvol autodeelsysteem kan de parkeerdruk in de openbare ruimte substantieel doen afnemen.

SAMENWERKING IN TRIPLE HELIX

In de regionale context wordt op meer thema's samengewerkt. De regionale stuurgroep Triple Helix Foodvalley zet in op het bevorderen van brede welvaart en kwaliteit van leven in de regio. Ondernemers, onderwijs/onderzoek en overheid vormen de basis van Triple Helix: de overheid om een goed vestigingsklimaat en een hoogwaardige leefomgeving te creëren, kennis- en onderzoeksinstituten als Wageningen Universiteit om innovaties te ontwikkelen en het bedrijfsleven om deze te vermarkten.

De samenwerking ziet er als volgt uit:

- regiogemeentes werken bovengemeentelijk aan de bereikbaarheid van regio Foodvalley als geheel;

- regiogemeentes werken samen met de Triple Helix aan bereikbaarheidsinitiatieven, specifiek wanneer deze een bijdrage leveren aan:
 - o innovatie en kennismanagement voor mobiliteit;
 - o mobiliteitsmanagement/slimme mobiliteit;
 - o bereikbaarheid
 - o duurzaamheid, gezondheid en verbetering van het leefklimaat.

9.4 Regionale samenwerking

AANTREKKELIJKE REGIO



De regio Foodvalley wil het vestigingsklimaat voor de kenmerkende bedrijfstakken versterken. De regio moet aantrekkelijk zijn om in te wonen, te werken en te recreëren. Een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving wordt als een voorwaarde gezien om mensen aan de regio te binden.

De provincie Gelderland wil dat mensen zich in Gelderland veilig, snel, betaalbaar en klimaatneutraal verplaatsen. Gedeputeerde Staten hebben daarom de visie voor een bereikbaar Gelderland vastgesteld. Hiermee geven zij aan welke route zij kiezen om Gelderland bereikbaar te houden en welke afwegingen zij willen maken tussen investeren in infrastructuur en slim gebruiken van het bestaande netwerk.

Ook de provincie wil de reiziger verleiden om de slimste en schoonste keuzes te maken door te verbinden, te veranderen en te vergroenen. Om de grootste impact te bereiken, ligt hierbij de focus op de volgende bouwstenen:

1. realiseren kwalitatief hoogwaardige hubs op de juiste locaties;
2. inzetten op fietsen op korte afstanden;
3. optimaliseren capaciteit op de langere afstanden;
4. verder versterken van het goederenvervoer;
5. de verkeersveiligheid bevorderen.

REGIONALE BEREIKBAARHEIDSAGENDA

De landsdekkende, nationale opgaven op het gebied van energie, klimaat, mobiliteit en bereikbaarheid worden geborgd in het Nationaal Mobiliteitsprogramma. Deze opgaven zijn uitgewerkt in regionale mobiliteitsprogramma's. In de regio Foodvalley betreft dit het maatregelenpakket van de Bereikbaarheidsagenda. Deze agenda vormt

de basis voor diverse mobiliteitsprojecten, die via jaarplannen in een programmatische aanpak vorm krijgen.

Door samen op te trekken en samen te werken in de Triple Helix positioneren de regiogemeenten zich als een sterke gesprekspartner voor de provincies Gelderland en Utrecht en het Rijk. Triple Helix werkt vanuit de ambities van de regionale Bereikbaarheidsagenda.

REGIONAAL MOBILITEITSFONDS

Regionale mobiliteitsvisies worden met beide provincies afgestemd en samen met de provincies wordt ernaar gestreefd om regionale mobiliteitsopgaven te financieren en indien nodig op de nationale agenda te positioneren. De acht regiogemeenten hebben gezamenlijk een Mobiliteitsfonds opgericht dat meebetaalt aan regionale mobiliteitsprojecten. Doel van het Mobiliteitsfonds is om daadkracht uit te stralen en de middelen strategisch in te zetten voor regionale mobiliteitsprojecten die anders niet, verlaat of versoerd worden gerealiseerd. Zowel de bereikbaarheid van de regionale poorten als het ontwikkelen van regionale, multimodale mobiliteitshubs krijgen hierin bijzondere aandacht.

Er liggen ook diverse andere opgaven die op regionaal niveau worden opgepakt, waaronder:

- implementatie Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030;
- nationaal toekomstbeeld fiets (NTF);
- stimuleren van duurzame mobiliteit in het kader van de klimaatopgave;
- voortzetting en intensivering van de werkgeversaanpak;
- de digitaliseringsopgave.

STRATEGISCH PLAN VERKEERSVEILIGHEID 2030



De provincie Gelderland werkt samen met de gemeentes aan een regionale uitwerking van het SPV. Met behulp van een verkeersveiligheidsmodel kunnen wegbeheerders analyses maken

van de risico's op Gelderse wegen. Zie ook 6.2: Naar een nieuwe aanpak.

NATIONAAL TOEKOMSTBEELD FIETS

Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) zet de fiets op 1 en voorziet in mogelijkheden voor lagere overheden om verdergaand te investeren

in fietsinfrastructuur, met name op de regionale verbindingen (zie 4.2: Langzaam verkeer).



STIMULEREN DUURZAME MOBILITEIT

De ambitie in het Klimaatakkoord is dat in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Daarom hebben we afgesproken een regionale aanpak te ontwikkelen die bijdraagt aan forse vermindering van de CO₂-uitstoot van de mobiliteit en een transitie bewerkstelligt naar slimme en schone mobiliteit zodat er veiliger, gezonder en betrouwbaarder gereisd wordt (zie 8.5: Schone mobiliteit).

WERKGEVERSAANPAK

Ede werkt samen met de andere overheden en ondernemers/organisaties in de regio aan de werkgeversaanpak. Door slimme mobiliteitsoplossingen voor werknemers dragen werkgevers bij aan een betere bereikbaarheid en de klimaatdoelstellingen (zie 4.6: Slimme mobiliteit).

Het convenant beoogt het volgende:

- de drukte op de weg beperken door bijvoorbeeld thuiswerken, spitsmijden of carpoolen te stimuleren;
- verschuivingen in de modaliteitskeuze van auto naar fiets en openbaar vervoer;
- de CO₂-uitstoot verminderen;
- meer samenwerking tussen werkgevers op mobiliteitsvlak om meer massa te maken voor slimme mobiliteitsoplossingen;
- kennis- en ervaringen hierover delen tussen de verschillende regiogemeentes.

We willen dat zo veel mogelijk organisaties uit de driehoek overheid-bedrijfsleven-onderwijs zich aansluiten bij de werkgeversaanpak. Organisaties worden gestimuleerd om mobiliteitsplannen voor hun medewerkers te maken. Deze plannen moeten voorzien in de flexibiliteit waar de huidige tijdgeest om vraagt: reispatronen veranderen, bijvoorbeeld door plaatsafhankelijk te werken,

veranderende werktijden, en variaties in vervoer-middelkeuze.

In kleiner verband is een soortgelijk initiatief gestart voor de bedrijven langs de KennisAs. Ook voor het gebied rondom de Parklaan is een flankerend plan gemaakt, dat bestaat uit maatregelen die erop gericht zijn dat de weg na openstelling slim wordt gebruikt en dus niet snel weer dichtslibt.

In 2020 en 2021 zijn vanwege de Coronacrisis weinig activiteiten ontplooid op het gebied van mobiliteitsmanagement. In het algemeen was er vanwege het thuiswerkadvies al beduidend minder woon-werkverkeer. Bovendien bleef er vanwege de impact die de Coronamaatregelen op het bedrijfsleven had weinig tijd en aandacht over voor mobiliteitsmanagement. Nu de drukte op de weg weer toeneemt, neemt ook de behoefte toe om in regionaal verband effectief mobiliteitsmanagement te voeren.

DIGITALISERINGSOPGAVE

De verschillende landsdelen en de Minister van I&W hebben een bestuurlijke afspraak gemaakt dat er eind 2023 sprake is van 90% geborgde levering van mobiliteitsdata op in ieder geval vijftien gedefinieerde thema's. De provincie Gelderland heeft aan alle regio's, dus ook aan Foodvalley, gevraagd om samen met de inliggende wegbeheerders invulling te geven aan de digitaliseringsopgave.

Regio Foodvalley werkt sinds 2019 aan een regionale verkeersdesk, een (op termijn openbare) website waar allerlei regionale mobiliteitsgerelateerde data worden samengebracht, geborgd en ontsloten. Dit dient doelen op gemeentelijk, regionaal, provinciaal en nationaal niveau en sluit onder andere aan bij de digitaliseringsopgave vanuit het Rijk. Binnen de regio gebruiken we de verkeersdesk als onderlegger voor de aanpak van de regionale opgaven. Daarnaast kan dat ook gaan om de aanpak van regionaal sluipverkeer, sturing van verkeer over gewenste routes, slimmer werken aan de weg, slimmer beheer en onderhoud, input voor modellering en de monitoring van de regionale bereikbaarheid.

Hoofdstuk 10 Uitvoeringsagenda en monitoring

10.1 Inleiding

SECTORALE EN GEBIEDSGERICHTE PROGRAMMA'S

In dit hoofdstuk (paragraaf 10.2) bieden we een doorkijk naar de inspanningen die zich op het gebied van mobiliteit de komende jaren aandienen. Deze inspanningen zijn gebaseerd op de bouwstenen en de ambities uit de vorige hoofdstukken.

De acties, onderzoeken en projecten waar deze Koersnota toe leidt, krijgen deels plaats in programma's vanuit mobiliteit. Maar ze moeten ook geborgd worden in grotere, gebiedsgerichte programma's, die voortkomen uit de Omgevingsvisie. Veel opgaven zijn complex, staan niet op zichzelf en kunnen dus niet sectoraal worden opgepakt. Ze vragen om een integrale, gebiedsgerichte benadering. Daarin werken we samen met de verschillende gemeentes van de regio Foodvalley, met hogere overheden zoals de provincie Gelderland, met commerciële en maatschappelijke partners, zoals de regionale stuurgroep Triple Helix. Bij de uitwerking van opgaven zoeken we aansluiting bij andere (ruimtelijke) initiatieven waarbij we in het planproces inzichtelijk maken wat de baten zijn (wat draagt het bij aan de integrale doelstellingen van Ede?) en de kosten (wat is de integrale afweging die wordt gemaakt?).

Minder complexe opgaven kunnen we thema-gericht of sectoraal uitwerken. Daar is niet per definitie een gebiedsgerichte aanpak nodig. Dit biedt ruimte voor voorstellen tot nieuwe mobiliteitsprogramma's en -projecten.

BELEIDSCYCLUS EN MONITORING

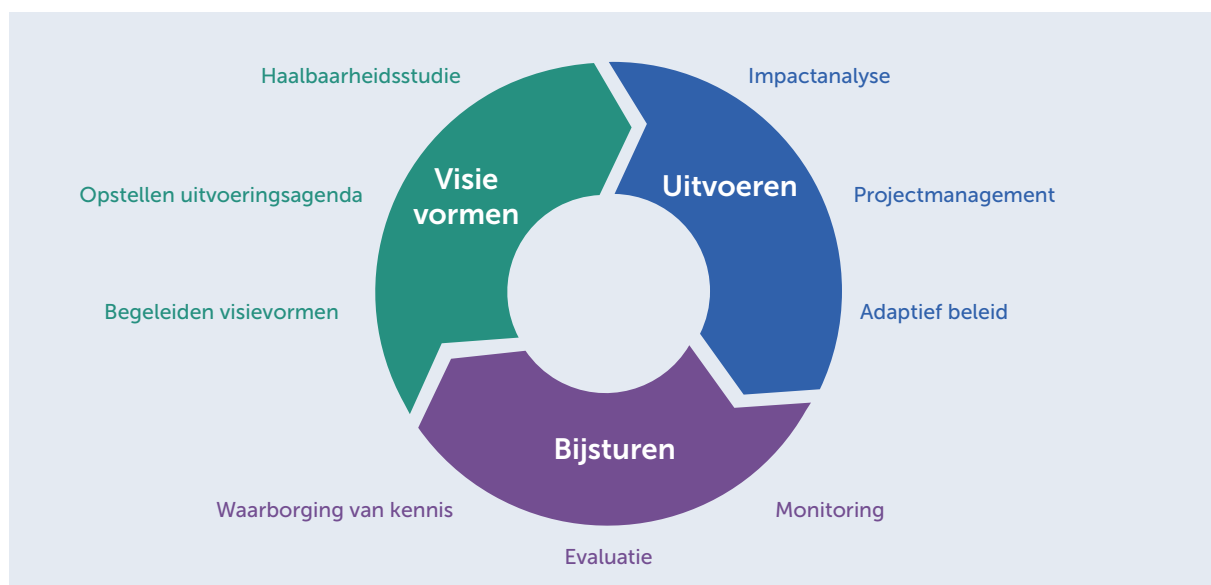
Jaarlijks wordt de Koersnota Mobiliteit geëvalueerd volgens de beleidscyclus. Om goed te evalueren is er monitoring nodig. Alle programma's, onderzoeken en projecten in de uitvoeringsagenda bieden aanknopingspunten voor monitoring. Deze noemen we bij de verschillende onderwerpen in de uitvoeringsagenda.

Daarnaast zijn er reguliere vormen van monitoring binnen het beleidsveld. Deze bespreken we in paragraaf 10.3.

10.2 Uitvoeringsagenda

VERSTERKEN VAN DE SPOORCORRIDORS A1 EN A12

Samen met de regio Foodvalley, provincie en het rijk werkt de gemeente aan een toekomstbestendige bereikbaarheid op de multimodale vervoer corridors van de A1 en de A12. De Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley



De beleidscyclus

concentreert een groot deel van de woningbouwopgave langs beide corridors en langs de verbindende A30. Consequentie is dat de drukte op deze corridors sterk toeneemt.

De regio Foodvally stuurt aan op investeringen in de spoorse delen van de corridor. Daarmee wordt voorkomen dat het rijkswegennet dichtslibt en wordt de transitie van auto naar trein gestimuleerd. Het nationale Toekomstbeeld OV 2040 is comfortabel, hoogfrequent en snel spoorvervoer op de spoorcorridors A1 en A12. Dit vraagt om capaciteitsuitbreiding, snelheidsverhoging, frequent bediende en een groter aantal stations, zoals bijvoorbeeld Ede-West, Barneveld-Noord en Stroe. Voor beide corridors worden studies voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) uitgevoerd.

TOEKOMSTBESTENDIGE VERBINDING MET RIVERENLAND

Om de verbinding met regio Rivierenland toekomstbestendig te maken is capaciteitsvergroting van de Rijnbrug bij Rhenen en van de Rondweg-Oost langs Veenendaal nodig. Cofinanciering van de Rijksoverheid vergroot de haalbaarheid.

KWALITEITSIMPULS OP DE VALLEILIJN

De groeiende kernen langs de Valleilijn vragen op termijn om een kwaliteitsimpuls en frequentieverhoging. Doortrekking richting Arnhem is een mogelijk eindbeeld. Dit maakt een rechtstreekse sneltreinverbinding mogelijk tussen Arnhem en Amersfoort.

ONTWIKKELING MULTIMODALE VERVOER-CORRIDOR OP DE KENNISAS

De belangrijkste vervoercorridor in het zuidelijk deel van de regio Foodvalley (Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal) is die tussen Ede en Wageningen, op de KennisAs. Aan de bereikbaarheid per auto op de KennisAs wordt momenteel gewerkt door projecten als de Parklaan en Beter Bereikbaar Wageningen. Voor de fiets komt een hoogwaardige fietsroute tussen Ede en Wageningen. Ruimtelijke ontwikkelingen, zoals op het terrein van de WUR, bedrijfsterrein de Born-Oost, maar ook woningbouw in Bennekom-West en in de kern Wageningen, maken het noodzakelijk om ook voor de langere termijn op deze corridor in de fiets te blijven investeren. Bijvoorbeeld door ongelijkvloerse verbindingen op de punten waar de fietsroutes met Wageningen, de WUR en de Born-Oost de N781 kruisen.

De Rijnlijn maakt zijn introductie met snel, comfortabel en hoogfrequent vervoer tussen Ede, Wageningen en Arnhem. In het kader van het MIRT is cofinanciering toegekend om de Rijnlijn over grotere delen van eigen infrastructuur te voorzien. Uit een tracé-onderzoek moet volgen welke route de Rijnlijn gaat volgen om de nieuwe ontwikkelingen bij de Kenniscampus en sportpark Hoekelum te ontsluiten. Dit is een stap richting het eindbeeld van een bus rapid transit tussen Ede en Wageningen.

HOOGWAARDIG OPENBAAR VERVOER TUSSEN EDE EN VEENENDAAL

Tussen Ede en Veenendaal moet de openbaarvervoerverbinding vaker en sneller. Dit heeft te maken met de transformatie van omgeving Pascalstraat, de toenemende werkgelegenheid in de BTA12, de nieuwbouwwijk Groenpoort en de transformatie van de omgeving station Veenendaal-Centrum. In het kader van het MIRT is hiervoor cofinanciering beschikbaar gesteld. Eventuele grootschalige woningbouw rondom station Veenendaal-De Klomp vergt een aftakking via Rondweg De Klomp.

VERBETERING REGIONALE FIETSRoutes

De regio Foodvalley versterkt de regionale fietsroutes. Relevant voor de gemeente Ede zijn de verbindingen Ede - Lunteren - Barneveld - Nijkerk en Veenendaal - De Klomp - Ederveen - Lunteren/Barneveld. Ook het Binnenveld heeft verbeterde fietsroutes nodig. Er is sluipverkeer, de bestaande fietsroutes staan onder druk en er ontbreken schakels, waardoor het aan logische fietsroutes ontbreekt. Met de gebiedsvisie Binnenveld werken omliggende gemeentes aan een duurzamere ruimtelijke ontwikkeling, waarbinnen ook een toekomstbestendige verkeersstructuur past.

ONTWIKKELING MOBILITEITSHUBS

Met de regio Foodvalley wordt een netwerk van mobiliteitshubs ontwikkeld. Opzet is om op bestaande knooppunten, zoals de stations, meer vormen van aansluitend vervoer en voorzieningen aan te bieden, zoals bijvoorbeeld deelmobiliteit en pakketkluizen. De Poortwachter is één van de te verkennen mobiliteitshubs. Onderdeel van de verkenning is op termijn een grootschalig transferium, dat automobilisten op de A12 met een naadloze overstap verleidt per bus door te rijden naar de eindbestemming in Ede of op de Wageningen Campus. Ook wordt verkend of en waar potentie is voor kleinschalige hubs in wijken en dorpen.

BEVORDEREN MOBILITEITSTRANSITIE

De regionale werkgeversaanpak wordt voortgezet en geïntensiveerd om thuiswerken, fietsen en deelmobiliteit te stimuleren. De aanpak strekt zich ook uit naar andere doelgroepen, zoals scholen, sportverenigingen, bewoners en bezoekers. Naast het project Duurzame Mobiliteit Parklaan worden meer pilots over Ede uitgerold om de mobiliteitstransitie te stimuleren.

FIETSPLAN 2.0

We blijven investeren in de fietser. Voor de verplaatsingen binnen de bebouwde kom wordt vooral de fietser gefaciliteerd. Er komt een Fietsplan 2.0 met verschillende, logisch samenhangende uitvoeringsscenario's om te komen tot een nieuw uitvoeringsprogramma. Zowel bestaande als nieuwe fietswensen worden geïnventariseerd en geprioriteerd. Een belangrijk onderdeel van het nieuwe Fietsplan is het opheffen van verkeersbarrières door nieuwe bruggen en onderdoorgangen. Dat gaat voor een deel om bestaande wensen, zoals de onderdoorgang van het spoor bij de Lumièrestraat, de onderdoorgang van de N224 ter hoogte van Landgoed Kernhem en ook de realisatie van een langzaamverkeersbrug over de Klinkenbergerweg bij het WFC-terrein. Voor de laatste twee is cofinanciering vanuit het Rijk toegezegd.

Nieuwe projecten die in het Fietsplan 2.0 geborgd moeten worden zijn de fietsverbinding langs de Westzoom in Lunteren en een rechtstreekse verbinding met Kernhem, maar ook tussen Kernhem-Noord, Kievitsmeent, BTA12 en FBP De Klomp/Veenendaal.

Ede blijft bij nieuwe fietsprojecten zoveel mogelijk gebruik maken van cofinancieringsmogelijkheden vanuit provincie en/of het Rijk, zoals met het nieuwe landelijke programma Nationaal Toekomstbeeld Fiets.

VERKENNING EFFECTEN SCHAALSPRONG EDE OP HOOFDWEGENSTRUCTUUR

De schaalprong van Ede (het ontwikkelen van woningbouw en bedrijventerreinen tot 2040 conform de opgave van de Omgevingsvisie) vraagt om een goede doorrekening naar de consequenties van verschillende scenario's. Vooral op het gebied van geluid en wegencapaciteit. Mogelijk volgt hieruit dat ingrepen op de hoofdwegenstructuur noodzakelijk zijn om barrières voor het langzame verkeer op te heffen en de

doorstroming op het hoofdwegenet te garanderen. In de Programmabegroting zijn middelen voor dit onderzoek beschikbaar.

In dit kader wordt een toekomstbestendige oplossing voor het kruispunt bij Ziekenhuis Gelderse Vallei onderzocht.

ONTSLUITING KERNHEM-NOORD

In Kernhem-Noord komt een woningbouwlocatie waarin we ondanks de perifere ligging streven naar een hoog fietsgebruik. Dit vraagt om een daarop afgestemde auto-ontsluiting en een directe en comfortabele fietsverbinding met de rest van Ede-Stad. Voor de ontsluiting van de nieuwe wijk is vanuit het MIRT cofinanciering beschikbaar.

VERBETERING LOKALE BEREIKBAARHEID DE KLOMP

De lokale bereikbaarheid rondom station Veenendaal-De Klomp is problematisch doordat de infrastructuur niet meer voldoet aan de eisen van deze tijd. We werken aan enkele kortetermijnoplossingen, zoals een noodbushalte aan de zuidzijde en een vereenvoudiging van de kruispunten. Voor de langere termijn is er behoefte aan een toekomstbestendige oplossing voor alle verkeersmodaliteiten.

STERKER INZETTEN OP VERKEERSVEILIGHEIDSCAMPAGNES

In de komende jaren maken we een campagnekalender, waarbij bepaalde activiteiten verspreid over het jaar worden ingepland. Sommige activiteiten zijn seizoensafhankelijk, zoals "de scholen zijn weer begonnen" na de zomervakantie en de verlichtingscampagne in het najaar. Andere worden het gehele jaar door ingezet, zoals de pilot met de vrijstelling voor leges op eerste rijbewijzen in ruil voor het volgen van een cursus over het gevaar van drank, drugs en appen in het verkeer.

Waar mogelijk haken we aan op de lopende provinciale en rijks campagnes. Bij fysieke verkeersveiligheidsprojecten zoeken we naar cofinanciering. De gemeente maakt voor verschillende projecten gebruik van cofinancieringsmogelijkheden uit de Uitvoeringsagenda verkeersveiligheid van de provincie Gelderland en het Strategisch Programma Verkeersveiligheid 2030 van het Rijk.

VEILIGE INRICHTING VAN GEBIEDS- ONTSLUITINGSWEGEN

Voor de gebiedsontsluitingswegen in de bebouwde kom wordt verkend in hoeverre deze voldoen aan de huidige inrichtingseisen voor snelheden van 50 km/u. Dit resulteert in een voorstel met een programma met projecten waarbij wegen veilig worden ingericht voor 50 km/u, dan wel met een snelheidsverlaging naar 30 km/u. In de Programmabegroting zijn middelen voor dit onderzoek beschikbaar.

Buiten de bebouwde kom ontwikkelt de provincie Gelderland een visie over provinciale wegen waar een snelheidsverlaging naar 60 km/u passend is. Aansluitend hierop is het logisch dat de gemeente een vergelijkbaar programma ontwikkelt voor de gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom.

STIMULEREN BETERE BENUTTING VAN PARKEERRUIMTE

Wij gaan deelmobiliteit actief stimuleren. Dit draagt bij aan een lager autobezit en daarmee aan een lagere parkeerdruk.

In wijken met een hoge parkeerdruk wordt ingezet op een efficiëntere benutting van de parkeer-capaciteit door vergunninghoudersgebieden te vereenvoudigen en deels te fiscaliseren. We stimuleren het gebruik van parkeergarages in het centrum door de tarieven binnen en buiten te harmoniseren.

TWEEDE INPANDIGE FIETSENSTALLING IN HET CENTRUM VAN EDE

We onderzoeken de mogelijkheden van een tweede inpandige fietsenstalling in het centrum van Ede. Dit maakt het aantrekkelijker om met de fiets naar het centrum te komen.

ONTWIKKELING RECREATIEVE ONTVANGST- LOCATIES

Recreatieve ontvangstlocaties in Otterlo en op De Ginkel moeten onderdeel vormen van een actieve bezoekersaanpak. Deze aanpak stimuleert dat dagrecreanten geclusterd worden opgevangen op locaties met mogelijkheden voor deelmobiliteit die ook goed bereikbaar zijn per fiets en/of openbaar vervoer.

UITROL INFRASTRUCTUUR VOOR EMISSIEVRIJE VOERTUIGEN

We gaan de laadinfrastructuur voor elektrische

voertuigen versneld uitbreiden. Er wordt ingezet op een proactieve aanpak, vooral bij ruimtelijke ontwikkelingen. Aanvullende mogelijkheden voor waterstofvulpunten worden in regionaal verband onderzocht.

STIMULEREN DUURZAME STADSLOGISTIEK

De instelling van de Zero Emissiezone Stadslogistiek in het centrum van Ede vanaf 2026 vergroot de kansen voor een regionaal overslagcentrum. Dit wordt in regionaal verband onderzocht.

10.3 Monitoring mobiliteitsbeleid

BELEIDSMONITOR VERKEER EN VERVOER

In 2017 en 2019 is een beleidsmonitor verkeer en vervoer gemaakt. Deze bestaat per ambitie uit een overzicht van relevante projecten, scores op de voortgang ervan en een toelichting.

Aan deze Koersnota Mobiliteit kunnen we uitvoeringsprogramma's koppelen. De voortgang en resultaten van dergelijke programma's kunnen we verwerken in een gecontinueerde versie van de Beleidsmonitor Verkeer en Vervoer. Daarnaast is een groot aantal indicatoren inmiddels digitaal vevat in de Regionale Verkeersdesk.

NIEUW REGIONAAL VERKEERSMODEL

De gemeente Ede beschikt over een strategisch verkeersmodel. Dit is een middel om de effecten van autonome ontwikkelingen in combinatie met ruimtelijke ontwikkelingen op het wegennet te berekenen, al dan niet in combinatie met bepaalde ingrepen in de verkeersstructuur. Aan de hand van verkeersstellingen wordt bijgehouden in hoeverre deze voorspellingen ook uitkomen, en of bijsturing of extra ingrepen gewenst zijn.

Vanwege de grote ruimtelijke opgaven waar Ede voor staat, moeten we het strategisch verkeersmodel herzien. De nieuwe opgaven moeten in het model worden verwerkt en het eindjaar moet op 2040 worden gesteld. Maar dat is niet het enige. Het model is tot nu toe unimodaal - rekent alleen met autoverkeer - en hanteert een modelleringsmethode die minder goed aansluit op de behoeftes van deze tijd.

Zo houdt het model in de verkeersgeneratie geen rekening met maatschappelijke verschillen (een klein dorp heeft bijvoorbeeld per huishouden een hogere autogeneratie dan een binnenstedelijke

woonwijk met vooral sociale woningbouw). Ook houdt het model geen rekening met combinatieritten (meerdere stops tussen vertrek en eindbestemming). Bovendien groeien de kernen in de regio naar elkaar toe, waardoor de verschillende gemeentes steeds meer als één gezamenlijk verkeerssysteem functioneren.

Er is behoefte aan een nieuw verkeersmodel dat nieuwe berekeningsmethodes gebruikt, dat multimodaal is en regionaal van opzet. Regio Foodvalley werkt samen met onder meer de gemeente Ede om dit nieuwe dynamische verkeersmodel op te zetten. Ook de fiets en openbaar vervoer krijgen een plek in dit model.

Door toevoeging van fiets en openbaar vervoer kunnen substitutie-effecten van verkeersmaatregelen voor de auto worden gemodelleerd. Effecten van verschillende ontwikkelingen op het fietsverkeer en openbaarvervoergebruik worden dan inzichtelijk. Bij openbaar vervoer moet het dan wel om de grote, druk gebruikte verbindingen gaan, zoals de spoorlijnen en de hoogfrequente busroutes, zoals de Rijnlijn.

Ook kunnen effecten van nieuwe fietspaden/doorsteken op de routekeuze van fietsers worden doorgerekend. Goed inzicht in de fietsbewegingen door Ede draagt bij aan beter inzicht in de benodigde infrastructuur.

REGIONALE VERKEERSDESK

Een ander belangrijk instrument voor verkeersmonitoring is de Regionale Verkeersdesk. Dit is een digitaal instrument voor monitoring van verschillende thema's, zoals verkeersvolumes, reistijden, verkeersonveiligheid, sluipverkeer, parkeerdruk en geluidsemisatie.

De verkeersdesk heeft een signaalfunctie voor lokale of regionale aanpak van verkeersknooppunten in de breedste zin van het woord. Door vervolgens thema's met elkaar te combineren in kaartbeelden kunnen oplossingsrichtingen worden beoordeeld. Ondersteunend hierbij is een regionaal verkeersmodel dat speciaal voor de verkeersdesk wordt ontwikkeld.

MONITORING VERKEERSVEILIGHEID

Ieder kwartaal wordt geautomatiseerd een monitoringsrapportage verkeersveiligheid opgemaakt, met overzichten van verkeersongevallen, snelheidsovertredingen en aanverwante data.

MONITORING PARKEERDRUK

Door parkeerdruk te meten krijgen we steeds beter inzicht in waar de parkeerproblemen spelen. We gebruiken die gegevens in de belangenafweging om tot maatregelen te komen. Dit levert input op voor de uitvoering van het parkeerbeleid en voor het toetsen van ruimtelijke ontwikkelingen aan de Nota Parkeernormen.

Sociaaleconomische en demografische ontwikkelingen kunnen in de loop der tijd leiden tot een andere vraag naar parkeerplaatsen. Gegevens over deze ontwikkelingen, in combinatie met ontwikkelingen in voertuigbezit, kunnen aanleiding geven tot herijking van de parkeernormen, zodat deze bij de Edese werkelijkheid blijven aansluiten. Monitoring geldt ook voor de mate waarin parkeerplaatsen worden toegedeeld aan elektrische voertuigen en de mate waarin dit al dan niet leidt tot efficiënt ruimtegebruik. Dit is nodig omdat we pas over een aantal jaren het omslagpunt bereiken dat er meer elektrische voertuigen zijn dan voertuigen op fossiele brandstoffen.

MONITORING DOOR EXTERNEN

Maatregelen die van hogerhand worden ingevoerd, kunnen effecten hebben op het lokale wegennet. Bijvoorbeeld de voorgenomen elektronische tolheffing voor vrachtwagens op het rijkswegennet en een aantal provinciale wegen (zie 8.5: Schone mobiliteit) kan effect hebben op de routekeuze. Het is daarom van belang om uitwijkgedrag naar het overige wegennet te voorkomen. Met het Rijk zijn dan ook afspraken gemaakt om dit te monitoren en in te grijpen als uitwijkgedrag leidt tot aantasting van de leefbaarheid in woongebieden.

MAATWERKMONITORING

Bij grootschalige ingrepen voeren we maatwerkmonitoring uit. Voorbeelden zijn de realisatie van de Parklaan en de afsluiting spoorwegovergang Kerkweg in 2021. Ook binnen pilotprojecten maken we gebruik van maatwerkmonitoring. Een voorbeeld is de proefopenstelling van de Maxwelltunnel in 2021 en 2022, waarbij we willen weten of de maatregel overall een positief effect heeft op de doorstroming van de hoofdwegstructuur.

Het gaat meestal om monitoring van verkeersvolumes en reistijden en eventuele conflictobservatie, soms aangevuld met een specifieke enquête (bijv. via het Inwonerspanel of Inwoners aan het Woord).

MELDINGEN UIT DE SAMENLEVING

De Edese inwoners en ondernemers helpen ons uiteraard ook met de monitoring van het verkeerssysteem, onder andere door gebruik te maken van meldpunten, zoals onder meer:

- meldpunt openbare ruimte
- Veilig Verkeer Nederland
- Fietsersbond
- S@men

EFFECT VERKEERSEDUCATIE

Het effect van verkeerseducatie is niet eenvoudig te meten. Inmiddels heeft het CROW een Toolkit verkeerseducatie ontwikkeld die als checklist dient voor de kwaliteit van verkeerseducatieproducten. Daarnaast moet het project Weg naar Effectieve VERkeerseducatie (WEVER) de komende jaren zicht geven op de effectiviteit van projecten. Er zijn inmiddels ook meer mogelijkheden (bijv. apps) om de effectiviteit te onderzoeken. Op basis hiervan stellen we zo mogelijk indicatoren op.

MONITORING VANUIT OMGEVINGSVISIE

De Koersnota Mobiliteit sluit nauw aan op de uitgangspunten van de Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie heeft lange doorlooptijd van twintig tot dertig jaar.

In samenhang met de Omgevingsvisie is een Omgevingseffectrapport (OER) opgesteld, dat dient als nulmeting voor monitoring en evaluatie van de Omgevingsvisie.

De monitoring en evaluatie voor de Omgevingsvisie wordt verbonden aan de jaarlijkse plannings- en controlcyclus. Dit wil zeggen dat de begroting aangeeft welke gebieds- en respectievelijk themagerichte programma's aan de orde zijn. In de jaarrekening wordt gerapporteerd over de voortgang met daaraan verbonden aanbevelingen voor de begroting.

De Omgevingsvisie wordt elke vier jaar vernieuwd. Dit is ook een natuurlijk moment om te toetsen of koerswijzigingen in de Omgevingsvisie gevolgen hebben voor het mobiliteitsbeleid. In dat geval passen we de Koersnota Mobiliteit ook aan.

BIJLAGEN



Bijlage 11.1 Relevante beleidsdocumenten

Wetgeving

Voor de Koersnota Mobiliteit zijn er een aantal kaderstellende wetten. Het gaat vooral om de Wegenwet, de Wegenverkeerswet en de Wet geluidhinder, Aanvullingswet geluid en het Aanvullingsbesluit geluid. Uiteraard geldt dit ook de Omgevingswet vanaf de inwerkingtreding ervan.

Bovenliggend beleid

De Planwet verkeer en vervoer bepaalt dat gemeenten een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoerbeleid voeren, waarbij de essentiële onderdelen van rijks- en provinciaal beleid in acht worden genomen. Rijks- en provinciaal verkeers- en vervoerbeleid is aldus kaderstellend voor de Koersnota Mobiliteit. Ook moet met beleid van de regio Foodvalley en naburige gemeentes rekening worden gehouden.

De Koersnota Mobiliteit sluit aan op nationaal en regionaal beleid en daaruit voortvloeiende programma's.

Nationaal

- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)
- Toekomstbeeld OV 2040
- Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF)
- Strategisch Plan Verkeerveiligheid (SPV) 2030
- Klimaatakkoord
- Schone Lucht Akkoord
- Programma Aanpak Stikstof
- Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)

Regionaal

- Omgevingsvisie Gaaf Gelderland - Provincie Gelderland
- Actieplan Wonen - Provincie Gelderland
- Visie voor een Bereikbaar Gelderland - Provincie Gelderland
- Uitvoeringsagenda Verkeerveiligheid provincie Gelderland
- Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley
- Regionale Agenda Laadinfrastructuur Gelderland/Overijssel (GO-RAL)
- Bereikbaarheidsagenda regio Foodvalley
- Verkeersvisie station Veenendaal-De Klomp en omgeving
- De Planwet verkeer en vervoer geeft tevens aan dat afstemming moet worden gezocht met andere beleidsterreinen, zoals ruimtelijke ordening, economie en milieu. Ede streeft naar een zo breed mogelijke afstemming met andere beleidsterreinen. Maar ook met bestaand beleid op onderdelen van verkeer en vervoer. Tevens is er overkoepelend gemeentelijk beleid zoals de Omgevingsvisie.
- In onderstaande lijst worden de meest relevante beleidsdocumenten voor de Koersnota Mobiliteit van Ede genoemd.

Kaderstellend gemeentelijk beleid

- Omgevingsvisie gemeente Ede
- Edese Participatie Aanpak
- Fietsplan gemeente Ede - Van peloton naar kopgroep
- Verkeerveiligheidsnota Ede
- Nota Parkeernormen
- VRI-Beheerplan
- Laadvisie Ede 2022-2026
- Beheerplan openbare verlichting
- Nota Zandwegen

Er is tenslotte ook beleid uit andere beleidsvelden dat relevant is voor de Koersnota Mobiliteit indien kansen voor samenwerking en meeliften worden opgezocht. Omdat verkeer en vervoer een afgeleide

is van ruimtelijke en economische activiteiten, zijn er legio raakvlakken. In de navolgende lijst worden kadernota's van beleidsvelden genoemd waar actief samenwerking mee is gezocht.

Aanpalend gemeentelijk beleid

- Groenbeleid gemeente Ede
- Sportvisie Ede
- Beleven en Bewegen, beleidsplan buiten bewegen, ontmoeten, spelen en sporten in de gemeente Ede (BOSS-beleid)
- handboek Duurzame Inrichting en Beheer Openbare Ruimte (DIBOR)
- Programma Klimaatadaptatie 2020-2023
- Visie landgoed Kernhem
- Verkeersvisie Bennekom 2030-2040 (dorpsraad Bennekom)

Bijlage 11.2 Verwijzingen naar webpagina's en onderzoeksrapportages

4. Nationale en regionale bereikbaarheid; 4.1 Corridorontwikkeling:

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

open.overheid.nl/repository/ronl-archief-b78e7eec-caf3-437e-9b0e-2ed34836effc/1/pdf/structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte-4.pdf

Verstedelijkingsstrategie Groene Metropoolregio

groenemetropoolregio.nl/kennisbank/verstedelijkingsstrategie

Regionale Ruimtelijke Verkenning Foodvalley

regiofoodvalley.nl/projecten/regionale-ruimtelijke-verkenning

Regionale Bereikbaarheidsagenda Foodvalley

regiofoodvalley.nl/fileadmin/regiofoodvalley.nl/documenten/190815_Bereikbaarheidsagenda_Regio_Foodvalley_2018-2022_DEF_eindopmaak_printversie.pdf

4. Ede nationaal en regionaal bereikbaar; 4.2 Langzaam verkeer:

Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF)

rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/03/08/bijlage-nationaal-toekomstbeeld-fiets-op-hoofdlijnen

4. Ede nationaal en regionaal bereikbaar; 4.3 Krachtig openbaar vervoer:

Toekomstbeeld OV 2040

rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/betere-verbindingen-openbaar-vervoer/ov-in-de-toekomst

Rijnlijn:

HOV corridor Arnhem – Wageningen – Campus – Station Ede Wageningen,

Wensbeeld gefaseerde eindsituatie van de werkgroep Rijnlijn, WUR en provincie Gelderland 2019.

Dit document is opvraagbaar bij de provincie Gelderland.

Bus rapid transit

kimnet.nl/publicaties/rapporten/2020/07/16/bus-rapid-transit-kansrijk-concept-voor-hoogwaardig-busvervoer

4. Ede nationaal en regionaal bereikbaar; 4.5 Ketenmobiliteit:

Verkeersvisie station Veenendaal-De Klomp en omgeving, 2020, Movares
Dit document is opvraagbaar bij de gemeente Ede.

4. Ede nationaal en regionaal bereikbaar; 4.6 Slimme mobiliteit:

Visie en actieplan Duurzame Mobiliteit Parklaan, Studio Bereikbaar 2020
parklaan.ede.nl/fileadmin/parklaan/Documenten/20201111_Duurzame_mobiliteit_Parklaan_Ede_Visie_en_actieplan_DEF-1.pdf

5. Sterke netwerken; 5.3 Fietsnetwerk:

Kennisplatform CROW
crow.nl

Fietsplan gemeente Ede - Van peloton naar kopgroep, 2016
Overzicht van fietsprojecten gemeente Ede
edefietst.nl

Strooi beleid
acv-groep.nl/in-de-buurt/gladheidbestrijding

5. Sterke netwerken; 5.7 Lokale bereikbaarheid:

Toekomstbeeld N224, Movares 2021
Dit document is opvraagbaar bij de gemeente Ede en de provincie Gelderland.

Visie Landgoed Kernhem
ede.nl/in-de-gemeente-edede/in-ontwikkeling/landgoed-kernhem

Bereikbaarheid bedrijfsterreinen Ede-West:
ede.nl/in-de-gemeente-edede/in-ontwikkeling/bereikbaarheid-edede-west

Rapport ontvlechting kruispunt Galvanistraat - Frankeneng, Roelofs 2021
Dit document is opvraagbaar bij de gemeente Ede.

6. Veilige netwerken; 6.2 Bevorderen objectieve verkeersveiligheid:

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030
rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/12/05/bijlage-1-het-strategisch-plan-verkeersveiligheid-2030-veilig-van-deur-tot-deur

Verkeersveiligheidsmanifest 2.0
https://verkeersveiligheidscoalitie.nl/wp-content/uploads/2021/04/20210422_Manifest_Actueel_DEF_PDF_compleet.pdf

Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid provincie Gelderland
<https://www.gelderland.nl/themas/bereikbaar/verkeersveiligheid>

Verkeersveiligheidsnota Ede 2017
verkeersveiligheidsvergelijker.nl/wp-content/uploads/2019/08/Ede.pdf

Verklaring van Stockholm

roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf

6. Veilige netwerken; 6.4 Doelgroepenbeleid:

Verkeerseducatie basisonderwijs

vn.nl/files/media/files/VVN%20doorlopende%20leerlijn.pdf

Doortrappen

doortrappen.nl

7. Aantrekkelijke netwerken; 7.2 Toekomstbestendige weginrichting:

Afwegingskader 30km/u, CROW 2021

rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/11/26/bijlage-3-publicatie-crow-afweegkader-30-km-h

7. Aantrekkelijke netwerken; 7.3 Toekomstbestendig gebruik van de wegen:

Verkeersvisie Bennekom 2030-2040, Dorpsraad Bennekom 2022

dorpsraadbennekom.nl/wp-content/uploads/2022/02/Verkeersvisie-Bennekom-2030-2040.pdf

Beter Bereikbaar Wageningen

beterbereikbaarwageningen.gelderland.nl

7. Aantrekkelijke netwerken; 7.4 Beleidskoers voor fiets- en autoparkeren:

Nota Parkeernormen en Parkeervisie Ede

De Nota Parkeernormen is in samenhang met de met de Koersnota Mobiliteit vastgesteld.

De Parkeervisie is een bijlage van de Nota Parkeernormen. Het dient als inhoudelijk werkdocument dat de uitgangspunten van de Nota Parkeernormen nader toelicht.

7. Aantrekkelijke netwerken; 7.6 Groene netwerken:

Programma Klimaatadaptatie 2020-2023

Dit document is opvraagbaar bij de gemeente Ede.

Groenbeleid gemeente Ede, Noordpeil 2020

noordpeil.nl/wp-content/uploads/2020/09/699-00-410-Groenbeleidsplan-Ede-200624.pdf

8. Gezonde, inclusieve en schone mobiliteit; 8.1 Context:

VN Verdrag handicap

rijksoverheid.nl/onderwerpen/rechten-van-mensen-met-een-handicap/positie-mensen-met-een-beperking-verbeteren-vn-verdrag-handicap

8. Gezonde, inclusieve en schone mobiliteit; 8.2 Gezonde mobiliteit:

Beleven en Bewegen, beleidsplan buiten bewegen, ontmoeten, spelen en sporten in de gemeente Ede, 2021

ede.raadsinformatie.nl/document/10255887/1#search=%22BOSS%22

Sportvisie Ede, 2020

kenniscentrumsportenbewegen.nl/kennisbank/publicaties/?sportvisie-ede&kb_id=25778&kb_q=

Veluwe Alliantie
veluweop1.nl/organisatie-veluwe-op-1

8. Gezonde, inclusieve en schone mobiliteit; 8.3 Inclusieve mobiliteit:

Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO)
rijksoverheid.nl/onderwerpen/zorg-en-ondersteuning-thuis/wmo-2015

8. Gezonde, inclusieve en schone mobiliteit; 8.4 Geluid:

Bureau Sanering Verkeerslawaaier:
bsv.nu

Geluidaandachtsgebied:
rivm.nl/sites/default/files/2019-10/Geluid%20gaat%20digitaal.pdf

8. Gezonde, inclusieve en schone mobiliteit; 8.5 Schone mobiliteit:

Klimaatakkoord
klimaatakkoord.nl/actueel/nieuws/2019/06/28/klimaatakkoord-in-stukken

Schone Luchtakkoord
schoneluchtakkoord.nl

Vrachtwagenheffing
vrachtwagenheffing.nl

Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)
agendalaadinfrastructuur.nl/default.aspx

Regionale Agenda Laadinfrastructuur Gelderland/Overijssel (GO-RAL)
agendalaadinfrastructuur.nl/regios/oost+nederland/default.aspx

Laadvisie Ede 2022-2026
<https://ede.raadsinformatie.nl/document/11839918/2>

Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (SPES)
 Zero Emissiezone Stadslogistiek (ZES)
opwegnaarzes.nl
 Resultaten SPES II Ede, 8Morgen 2021

9. Mobiliteit en governance; 9.2 Interne Samenwerking:

Kaart Integrale Programmering (KIP)
geo.ede.nl/?@Kaart_Integrale_Programmering

9. Mobiliteit en governance; 9.3 Samenwerking met maatschappelijke partners:

Edese Participatie Aanpak (EPA)
ede.nl/meedoen-en-meepraten/participatie-in-edes

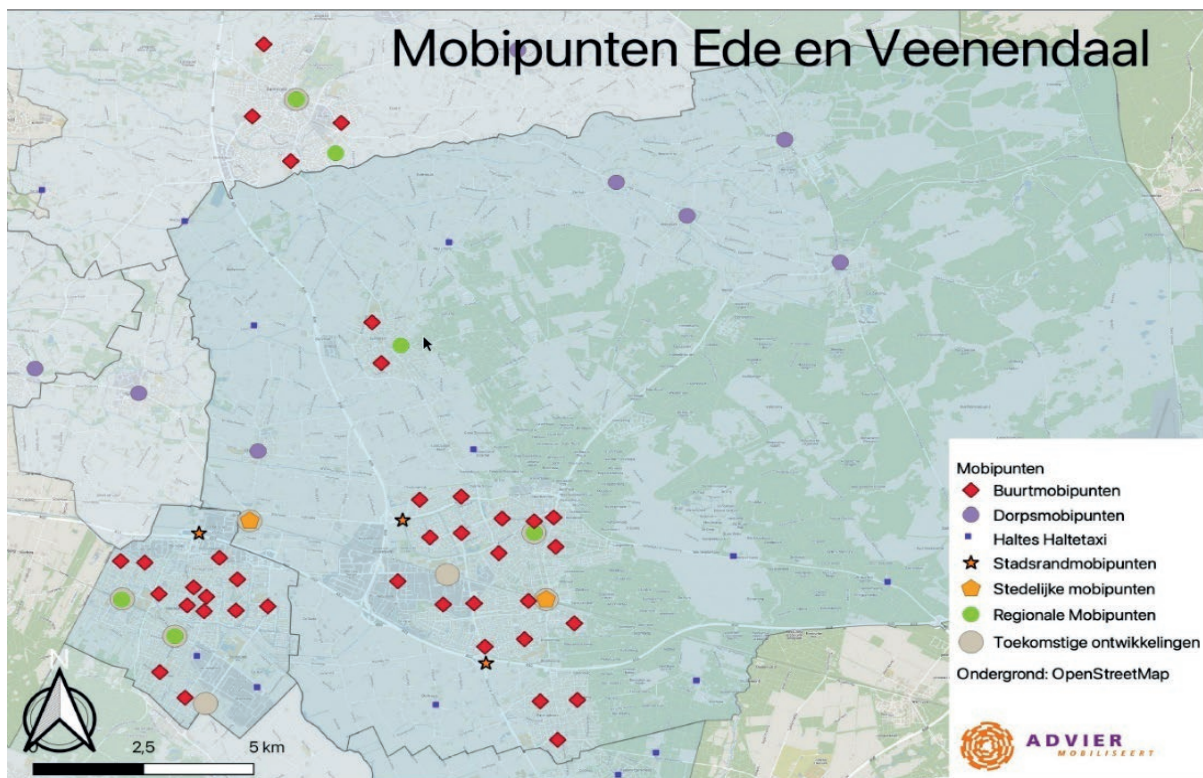
9. Mobiliteit en governance; 9.4 Regionale samenwerking:

Regionale Verkeersdesk
regiofoodvalley.nl/projecten/verkeersdesk-regio-foodvalley

Bijlage 11.3 Corridorontwikkeling regio Foodvalley



Bijlage 11.4 Verkenning locaties mobiliteitshubs in gemeentes Ede en Veenendaal



Opmerking: mobiliteitshubs worden door verkeerskundig adviesbureau Advier "mobipunten" genoemd.

Bijlage 11.5a: Ontwerpuitgangspunten fietsnetwerk

kwaliteitsaspect	criteria	hoogwaardige fietsroute / snelle fietsroute	doorfietsroute	overige hoofdroute	secundaire route
directheid	max. omrijfactor	1,1 op route en 1,2 t.o.v. herkomst en bestemming	1,2 t.o.v. herkomst en bestemming	1,2	1,4
comfort	max wachttijd VRI (sec)	30	30	60	60 bibeko 90 bubeko
	max stops / km	0,5	1	1	1,6
	kruising GOW hoofd(invals)weg	ongelijkvloers of VRI (conflictvrij)	ongelijkvloers of VRI (conflictvrij)	ongelijkvloers of VRI (conflictvrij)	ongelijkvloers, VRI (conflictvrij) of niet in voorrang
	kruising GOW overig	ongelijkvloers of VRI (conflictvrij), rotonde, kruising in voorrang conform beslisboom CROW (zie bijlage 11.5b)	VRI (conflictvrij), rotonde, kruising in voorrang conform beslisboom CROW	VRI (conflictvrij), rotonde, kruising in voorrang conform beslisboom CROW	niet in voorrang
	kruising ETW	in de voorrang	(zie bijlage 11.5b)	(zie bijlage 11.5b)	per situatie beoordelen
	type fietsvoorziening	solitair of vrijliggend fietspad (voorkeur 2 richtingen), fietsstraat	in de voorrang	in de voorrang	vrijliggend fietspad, verhoogd aanliggend fietspad, fiets(suggestie) strook
	type en kleur verharding	beton of asfalt, bibeko rood, bubeko zwart, rood op voorrangskruisingen. Solitair zwart	solitair of vrijliggend fietspad, fietsstraat	solitair of vrijliggend fietspad, fietsstraat, verhoogd aanliggend fietspad	bij voorkeur asfalt bibeko, bubeko asfalt of beton, fietsstroken in rood
beschutting	per km een beschuttingsplek	asfalt, bibeko rood bij vrijliggend. Rood op voorrangskruisingen	asfalt, bibeko rood bij vrijliggend. Rood op voorrangskruisingen	geen	
veerkeersveiligheid	Ontwerpsnelheid km/u	30 bibeko, 40 bubeko	30 bibeko, 40 bubeko	30	30
	maatvoering standaard	4,5m (2ri), 3m (1ri), min boogstraal 8m	3,5m (2ri), 2,5m (1ri), min boogstraal 8m	3,5m (2ri), 2,5m (1ri), min boogstraal 4m	3,5m (2ri), 2m (1ri), in natura 2000: 2,5m (2ri), min boogstraal 2m
	maatvoering bij intensiteit > 2000/etm	idem	4,5m (2ri), 3m (1ri), min boogstraal 8m	4,5m (2ri), 3m (1ri), min boogstraal 4m	nvt
	vergevingsgezindheid	geen paaltjes, veilige uitwijkruimte 0,3m (incidenteel), 0,6m (permanent)	geen paaltjes, veilige uitwijkruimte 0,3m (incidenteel), 0,6m permanent	geen paaltjes, veilige uitwijkruimte 0,3m (incidenteel), 0,6m (permanent)	bij voorkeur geen paaltjes. Inleiden paaltjes, veilige uitwijkruimte 0,3m (incidenteel), 0,6m (permanent)
	verlichting	altijd verlicht, maatwerk in natura 2000	bibeko altijd verlicht, bubeko bij alle kruisingen	bibeko altijd verlicht, bubeko bij GOW kruisingen	bibeko altijd verlicht, bubeko bij GOW kruisingen
	belijning	kantmarkering en asmarkering (2ri)	kantmarkering bubeko en altijd asmarkering (2ri). Kantmarkering in bochten bij aanliggend trottoir	asmarkering (2ri) en kantmarkering in bochten bij aanliggend trottoir	asmarkering bij kruisingen en kantmarkering in bochten bij aanliggend trottoir
	gladheid	strooi- en schuifroute	strooi- en schuifroute	strooi- en schuifroute	geen strooibeleid
	snelheidsremmers	geen	geen	fietsvriendelijk	standaard
	positie brommers	gemengd met fietsers	bibeko op rijbaan, tenzij dwangpunt of langs 70km-weg of weg met 2 x 2 rijstroken	bibeko op rijbaan, tenzij dwangpunt of langs 70km-weg of weg met	bibeko op rijbaan, tenzij dwangpunt of langs 70km-weg of weg met 2 x 2 rijstroken

kwaliteitsaspect	criteria	hoogwaardige fietsroute / snelle fietsroute	doorfietsroute	overige hoofdroute	secundaire route
samenhang	continuïteit	80% uniformiteit in ontwerpprincipes, niet afslaan op dezelfde route	80% uniformiteit in ontwerpprincipes, niet afslaan op dezelfde route	50% uniformiteit in ontwerpprincipes	nvt
	herkenbaarheid	routenaam en nummer	routenummer optioneel	nvt	nvt
	bewegwijzering	ja	ja	optioneel	optioneel
aantrekkelijkheid	afstand rijweg GOW	3m bibeko, 4m bubeko	3m bibeko, 4m bubeko	richtlijn CROW	richtlijn CROW
inpassing landschapstype (zie 7.6 Groene Netwerken)	Vallei	intensief groengebruik: hagen, bomen en bloemen. Meubilair en verlichting passend bij identiteit.	intensief groengebruik: hagen, bomen en bloemen. Meubilair en verlichting passend bij identiteit.	passend in bestaande groenstructuur	passend in bestaande groenstructuur
	Oud-Dorps	groen in bakken en kleine inpassingen. Meubilair en verlichting passend bij identiteit.	groen in bakken en kleine inpassingen. Meubilair en verlichting passend bij identiteit.	passend in bestaande groenstructuur	passend in bestaande groenstructuur
	Veluwe	heide, bomen en lage beplanting. Meubilair en verlichting passend bij identiteit.	heide, bomen en lage beplanting. Meubilair en verlichting passend bij identiteit.	passend in bestaande groenstructuur	Verharding fietspad in zandkleurig beton. Meubilair bewegwijzering paddestoelen

Bijlage 11.5b: Afwegingskader fietser in de voorrang



fietsberaad
CROW

FIETSER IN DE VOORRANG?

*Fietsoversteken gebiedsontsluitings
wegen binnen de bebouwde kom*

1 Is het een hoofdfietsroute?
 Ja ... Nee->

2 Is de kruisende weg qua functie OK?

- GOW 50 km/h, 30 km/h of 'grijze weg'
- 2x1 of minder
- GOW autointensiteit < 10.000 mvt/etmaal
- Bereidheid om de GOW lokaal af te waarderen naar echt 30km/h Nee->

3 Is de verhouding auto/fiets OK?

- Meer dan 2000 fietsers/etmaal
- Alle uren voldoende fietsers
- Minder dan 2 auto's voor elke fietsers Nee->

4 Is de vormgeving van de oversteek OK (of te maken)

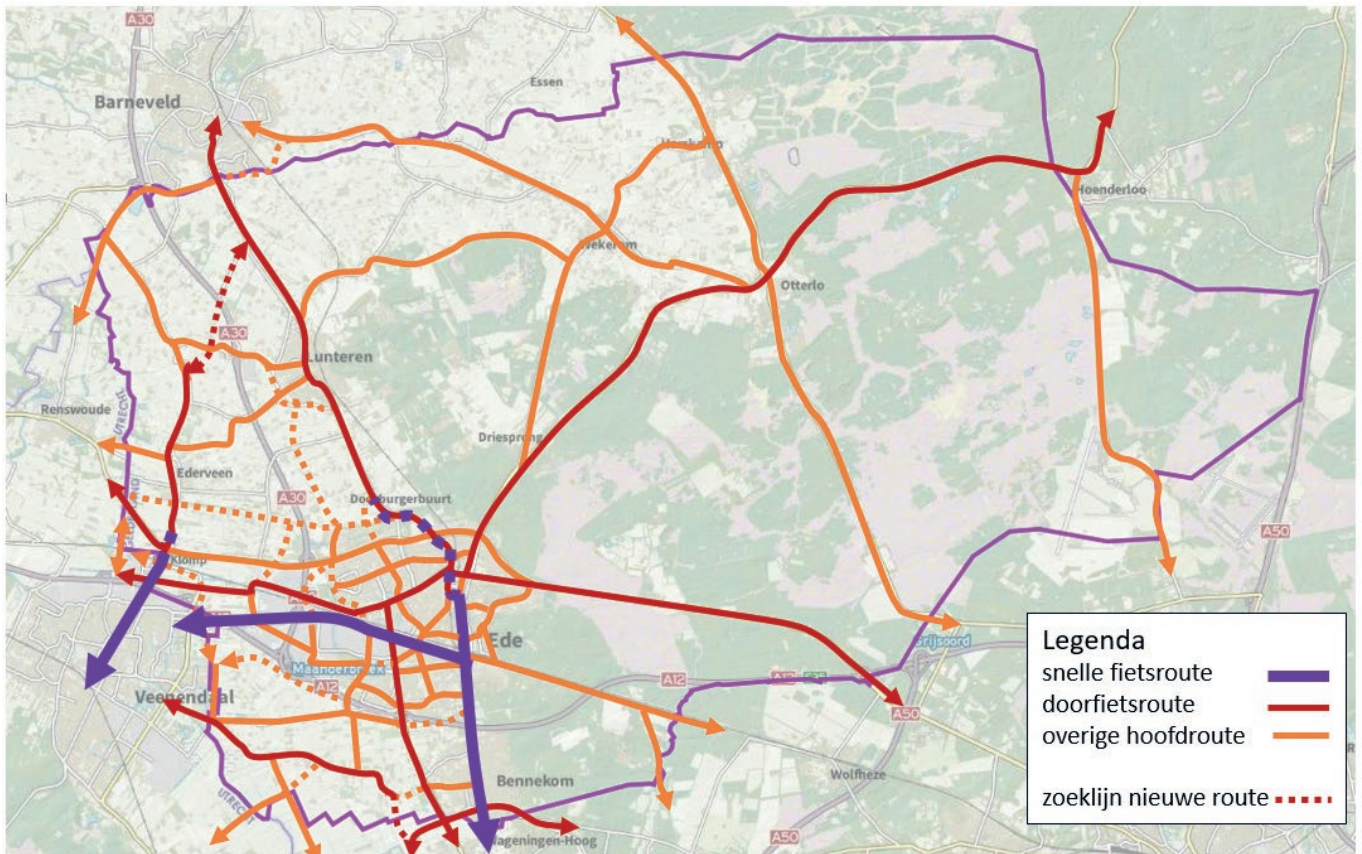
- a. Lage naderingssnelheid aanwezig of te realiseren met remmer voor de oversteek
- b. Snelheidsremmer bij de oversteek ontwerpssnelheid 30 km/h
- c. Attentie en eventueel remming fietsverkeer
- d. Zicht op de oversteek
- e. Zicht op naderende fietsers
- f. Haakse oversteek
- g. Afstand tot parallelle fietsroute
- h. Geen afleiding door complexe verkeerssituatie in de omgeving
- i. Middeneiland bij een grootschalige GOW Nee->

**FIETSCERS NIET
IN DE VOORRANG**

Kun je aan alle bullits voldoen?
DAN KUNNEN DE FIETSCERS IN DE VOORRANG!

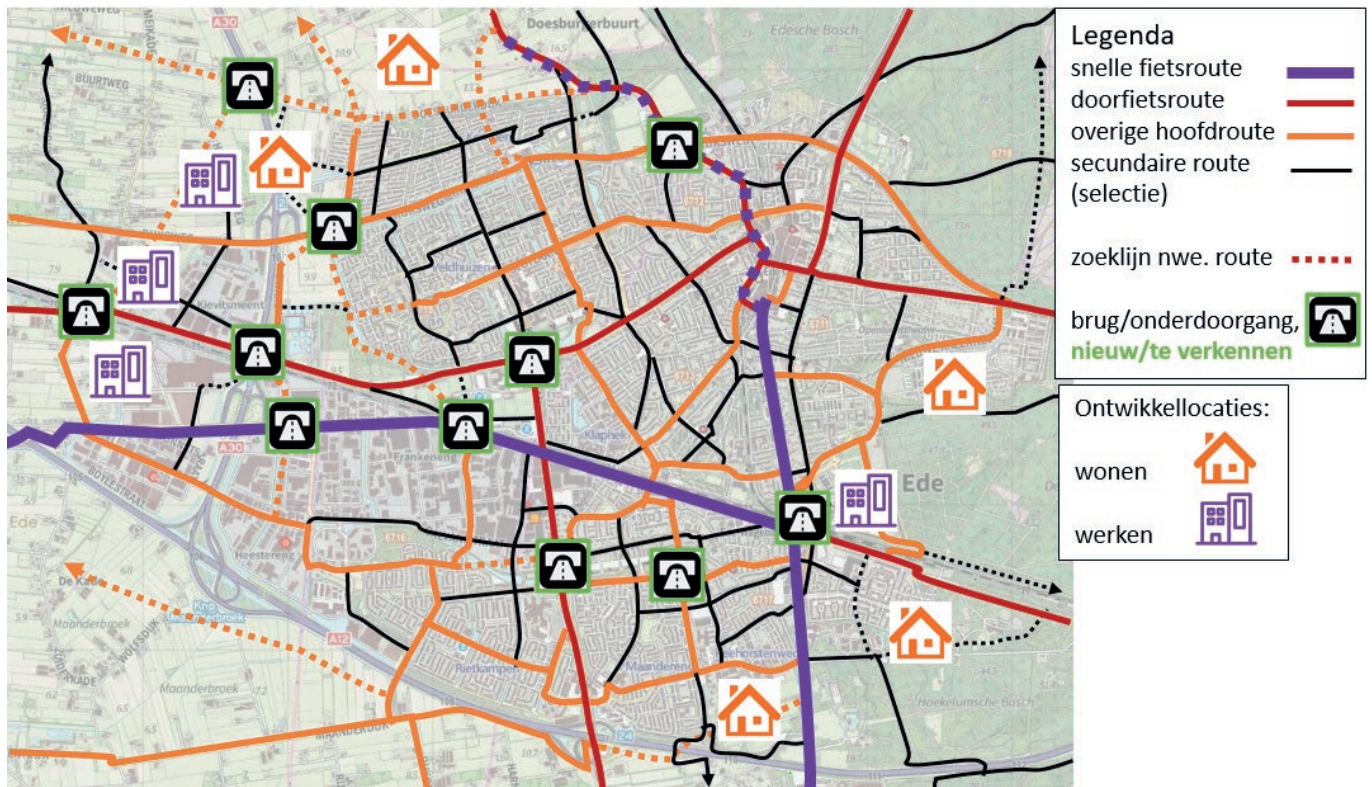
Zie voor meer informatie www.fietsberaad.nl

Bijlage 11.6a: Fietsnetwerk gemeente Ede

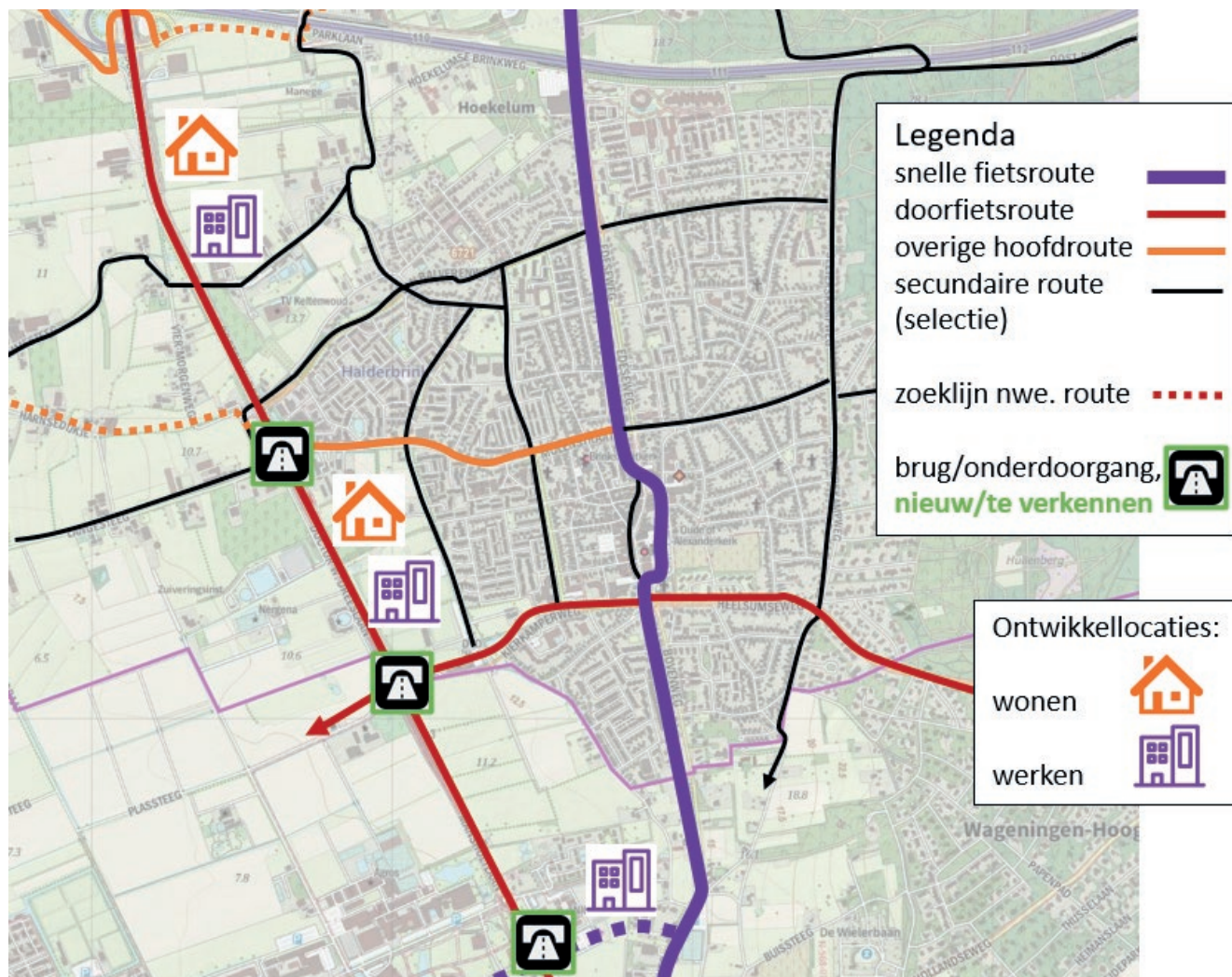


Omwille van overzicht zijn de secundaire fietsroutes weggelaten. Zie detailkaarten b t/m e.

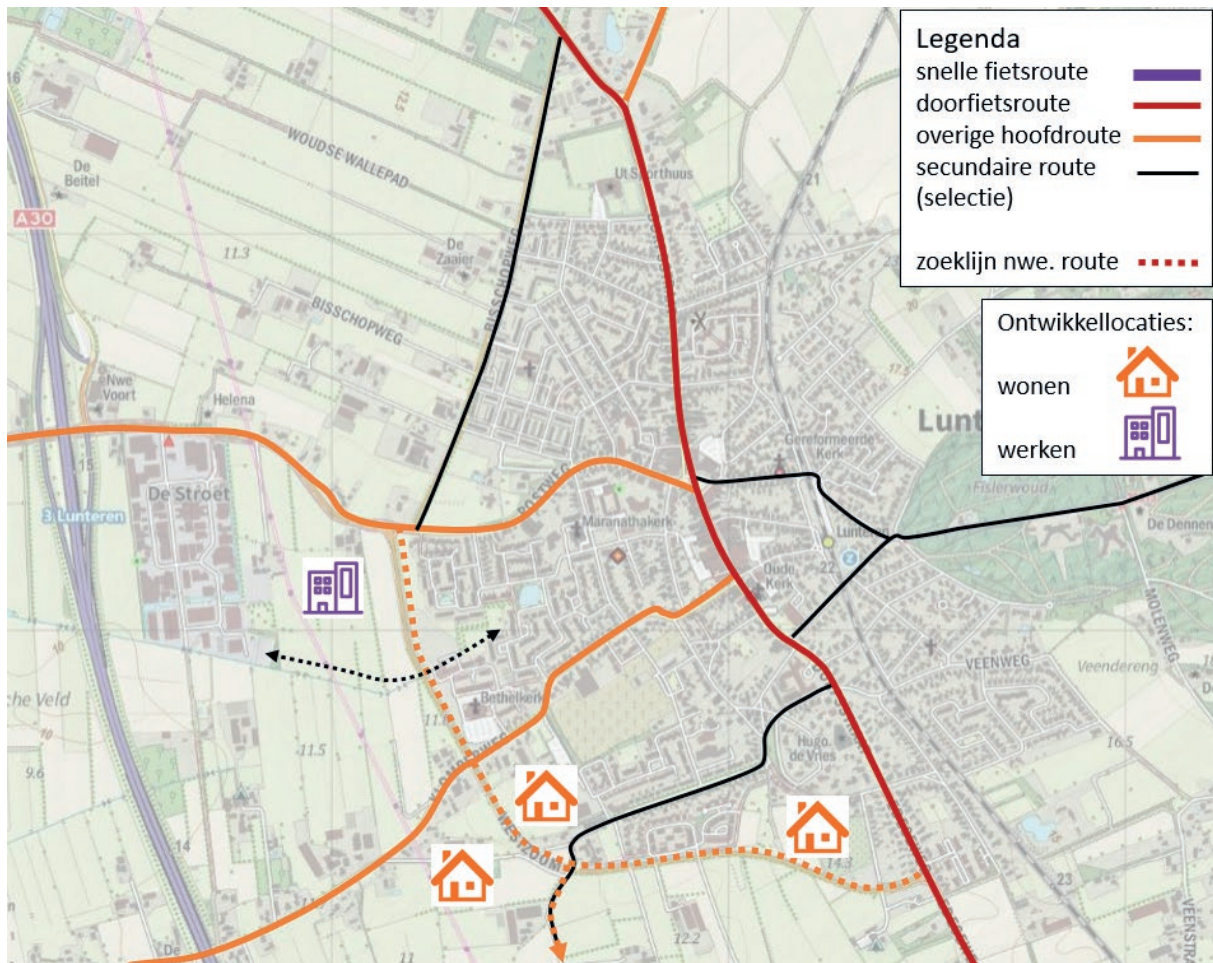
Bijlage 11.6b: Fietsnetwerk Ede-Stad



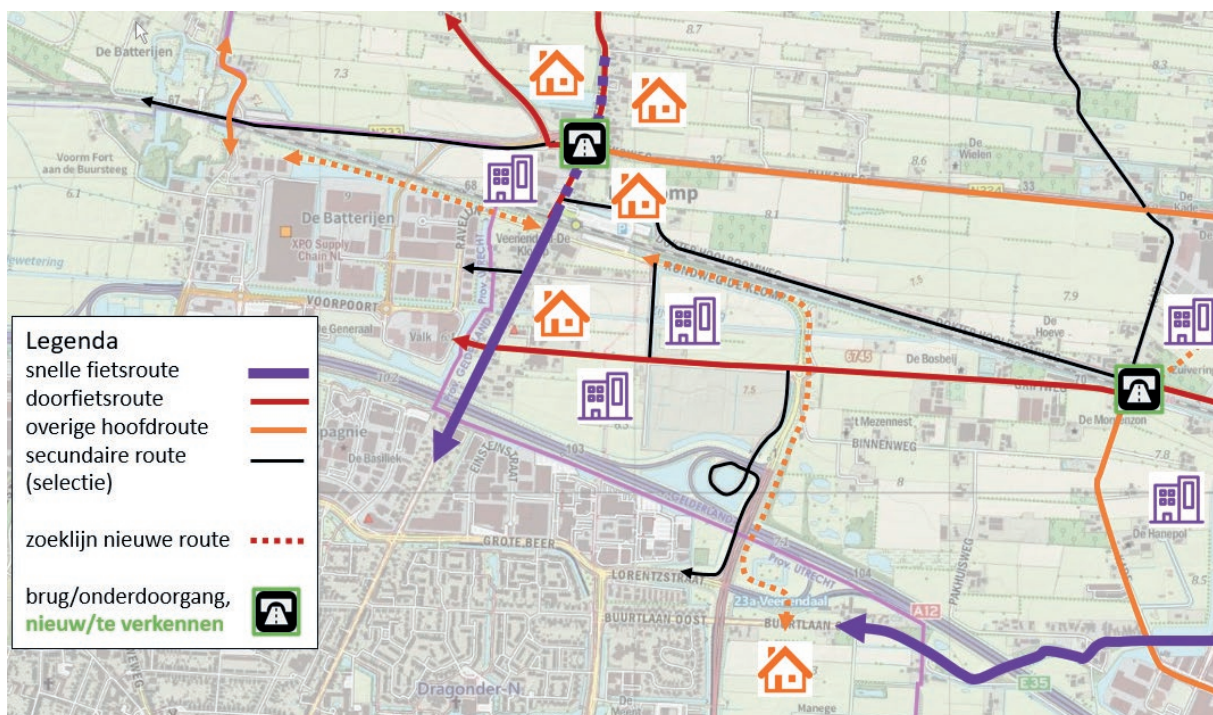
Bijlage 11.6c: Fietsnetwerk Bennekom



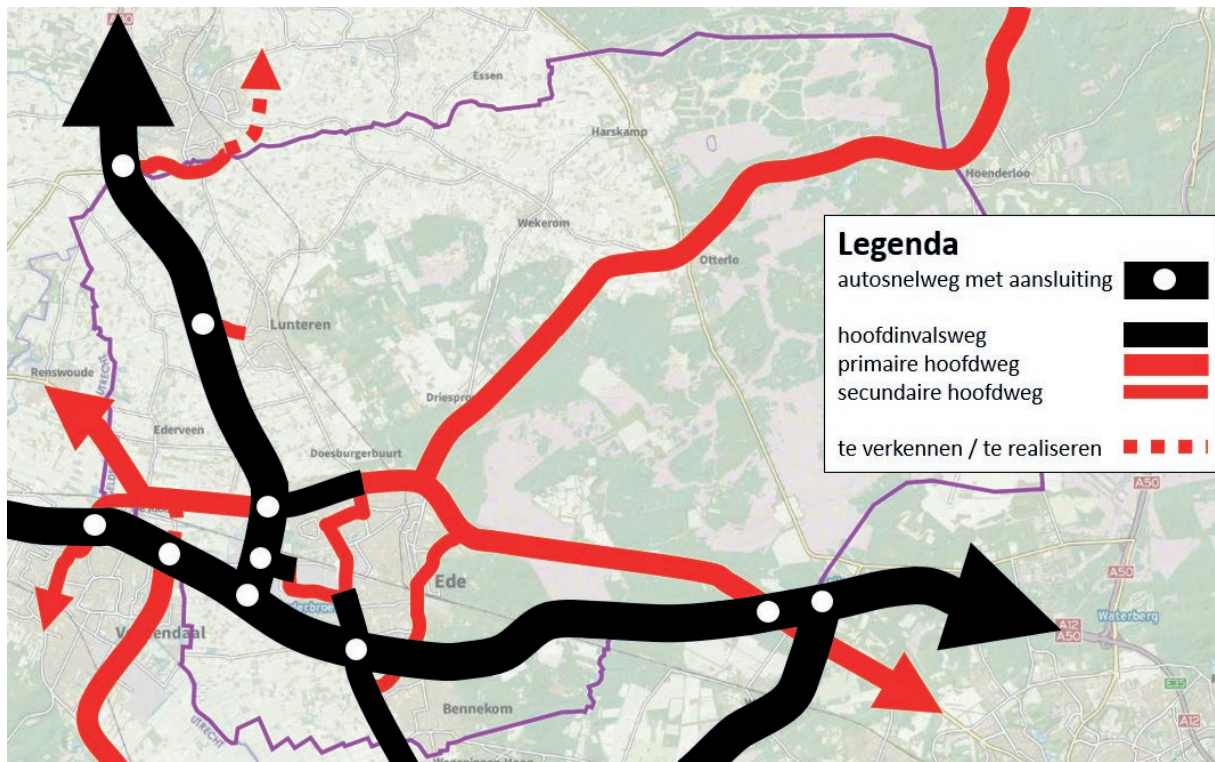
Bijlage 11.6d: Fietsnetwerk Lunteren



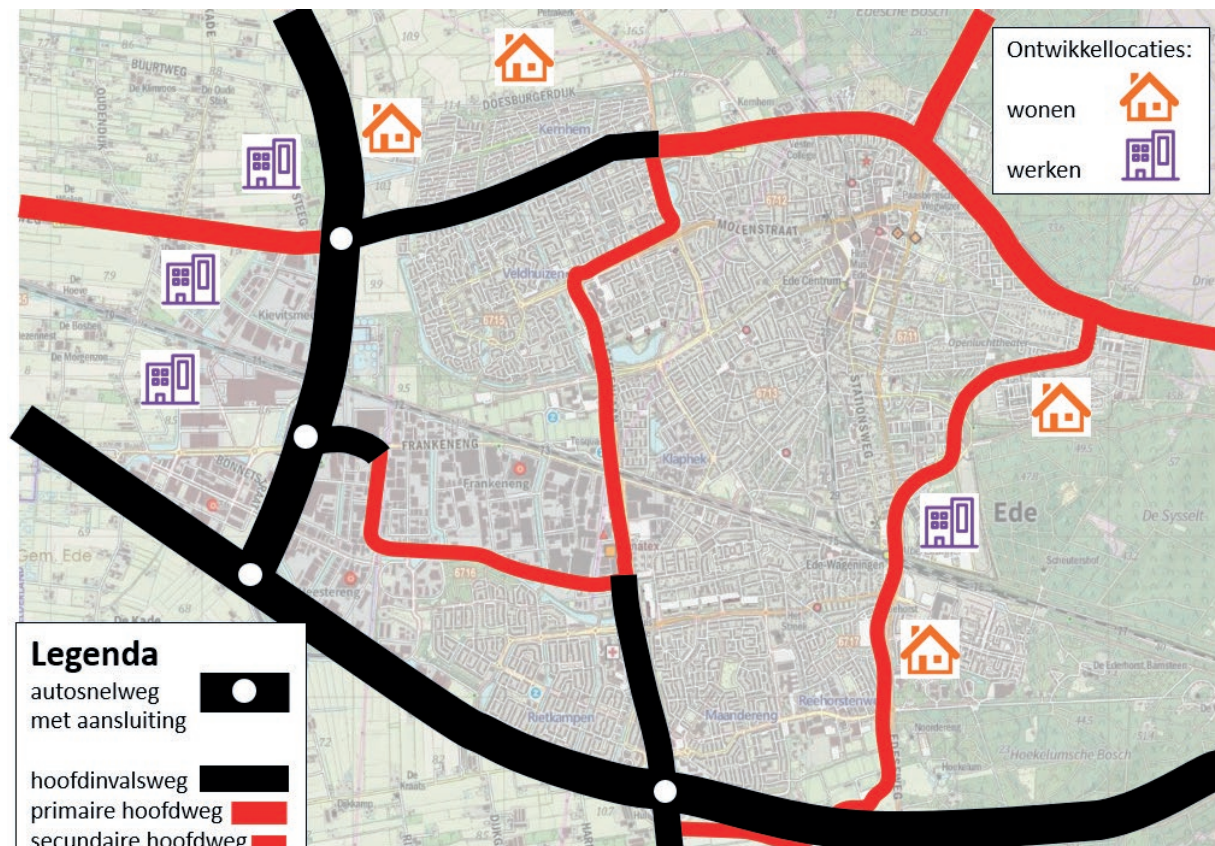
Bijlage 11.6e: Fietsnetwerk De Klomp



Bijlage 11.7a: Hoofdwegenstructuur gemeente Ede



Bijlage 11.7b: Hoofdwegenstructuur Ede-Stad



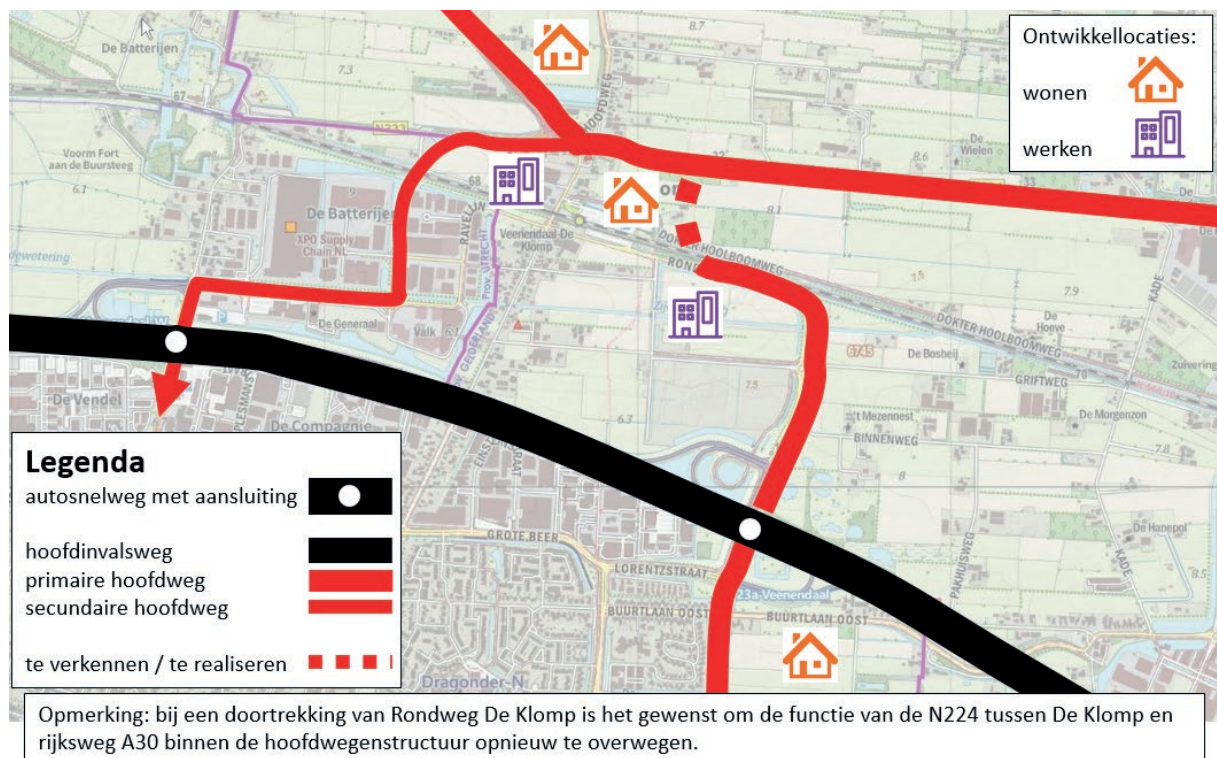
Bijlage 11.7c: Hoofdwegenstructuur Bennekom



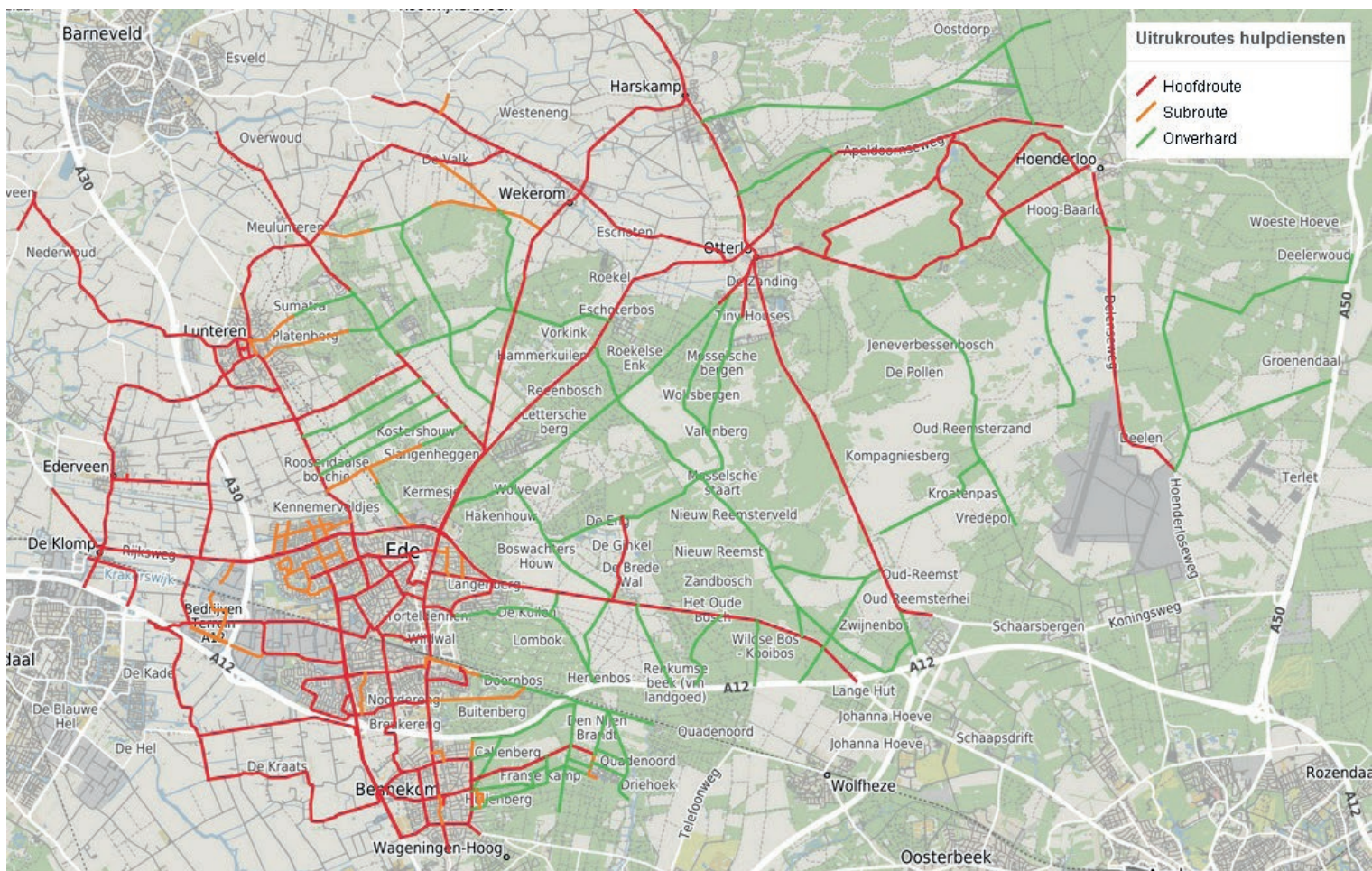
Bijlage 11.7d: Hoofdwegenstructuur Lunteren



Bijlage 11.7e: Hoofdwegenstructuur De Klomp



Bijlage 11.8: Uitrukroutes hulpdiensten



Bijlage 11.9 Kenmerken gebiedsontsluitingswegen

Wegencategorisering

De insteek van de wegcategorisering is om functie en vormgeving van de weg in overeenstemming met elkaar te hebben, zodat de weggebruiker weet welk rijgedrag verwacht wordt. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van de openbare ruimte.

Er worden drie wegcategorieën onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen (GOW) en erftoegangswegen (ETW). Stroomwegen faciliteren uitsluitend doorgaand verkeer. In de gemeente Ede betreft het de autosnelwegen A12 en A30. Deze zijn in beheer bij Rijkswaterstaat. Hun vormgeving is in extreme mate gericht op de functie: doorstromen. Autosnelwegen behoren - gerelateerd aan de grote hoeveelheden verkeer die ze verwerken - tot het veiligste vormgegeven wegen van Nederland. Hierin heeft de gemeente Ede geen opgave.

Erftoegangswegen ontsluiten rechtstreeks de erven. Ze verwerken hoofdzakelijk intern en extern verkeer. Het zijn de smalle plattelandswegen buiten de bebouwde kom en de woonstraten binnen de bebouwde kom. Langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer worden hier in principe gemengd afgewikkeld en daarom dient de maximum snelheid beperkt te zijn.

Veel van deze wegen zijn in beheer bij de gemeente Ede. In veruit de meeste gevallen zijn deze wegen in de afgelopen jaren ingericht voor een maximum snelheid van 60 buiten respectievelijk 30km per uur binnen de bebouwde kom. Bij herinrichtingen wordt altijd bekeken in hoeverre optimalisatie van de situatie mogelijk is, maar in principe liggen hier geen grote opgaves meer.

Gebiedsontsluitingswegen verbinden grotere gebieden met elkaar, sluiten aan op de autosnelwegen en bundelen grotere hoeveelheden verkeer. Ze verwerken in principe doorgaand en extern verkeer, maar soms ook een aandeel intern (bestemmings-) verkeer. Het zijn wegen die in principe worden ingericht voor een maximum snelheid van 80 buiten respectievelijk 50km per uur binnen de bebouwde kom. Omwille van de verkeersveiligheid is het op deze wegen nodig om langzaam en gemotoriseerd verkeer zo veel mogelijk te scheiden.

De gemeente Ede onderscheidt twee types gebiedsontsluitingswegen, A en B.

Kenmerken GOW A:

- verwerkt groot aandeel doorgaand en extern verkeer
- primaat ligt op doorstroming gemotoriseerd verkeer
- gescheiden van gebieden met verblijfskarakter
- in principe scheiding tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer (fietspaden en geregelde oversteekplaatsen)
- voorrangsweg
- standaard maximumsnelheid 80km/u buiten de kom, 70 of 50 binnen de kom
- slechts incidenteel, op gevarenpunten lagere (advies)snelheden in combinatie met inrichtingsmaatregelen

Kenmerken GOW B:

- verwerkt mix van extern en intern verkeer
- geen onderdeel van de hoofdwegenstructuur
- kan ondergeschikt zijn aan intensief gebruikte routes langzaam verkeer
- kan door gebieden met verblijfskarakter voeren
- bij voorkeur scheiding tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer ((aanliggende) fietspaden of verplichte fietsstroken en geregelde oversteekplaatsen)
- voorrang per kruispunt geregeld
- standaard maximumsnelheid 80km/u buiten de kom, 50 binnen de kom
- lagere maximumsnelheid (60 resp. 30) indien scheiding verkeerssoorten niet mogelijk is, in combinatie met inrichtingsmaatregelen

Over het algemeen zijn vorm en functie van de gebiedsontsluitingsweg type A goed in overeenstemming met elkaar. De gebiedsontsluitingsweg type B bedient vaak een beperkter gebied, maar kan evengoed behoorlijk hoge verkeersintensiteiten hebben. In veel gevallen zijn vorm en functie van deze wegen niet in overeenstemming met elkaar. Vaak komt dit doordat in onvoldoende mate sprake is van scheiding tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer. Dat kan knelpunten opleveren voor de verkeersveiligheid.

Afwijken van de standaard maximum snelheid

In het algemeen geldt bij verkeerssituaties dat op gevarenpunten de snelheid plaatselijk kan worden verlaagd, met een advies- dan wel een maximumsnelheid. Dat is incidenteel mogelijk wanneer de weg bijvoorbeeld:

- een concentratiepunt van overstekend langzaam verkeer doorkruist;
- een gebied met overstekend wild doorkruist (met name bij schemer en duisternis);
- een scherpe bocht maakt.

In beginsel heeft het treffen van maatregelen, die een snelheidsverlagende maatregel overbodig maken, de voorkeur. Als er toch een lagere (advies-)snelheid nodig is, dan dient deze te worden ondersteund met inrichtingsmaatregelen, zodat het voor de weggebruiker duidelijk is dat een aanpassing van het rijgedrag verwacht wordt. Het ontwerp van dergelijke maatregelen dient rekening te houden met het gegeven dat een GOW over het algemeen van belang is voor lijnbussen, nood- en hulpdiensten en mogelijk ook vrachtverkeer.

Op GOW's type B komen structureel omstandigheden voor, waarbij de weginrichting in samenhang met maximum snelheid moet worden heroverwogen. Dit is van toepassing als bijvoorbeeld:

- de rijbaan direct aansluit op een omgeving met een verblijfskarakter (een dicht bebouwde woonwijk, een schoolzone, enz.)
- erven en zijwegen direct aansluiten op de rijbaan
- oversteken verspreid mogelijk is
- langs de rijbaan structureel geparkeerd wordt
- fietsers de ruimte op de weg moeten delen met gemotoriseerd verkeer
- het profiel te smal is om het verkeer veilig met 80 resp. 50km per uur af te wikkelen

Als zich (een combinatie van) bovengenoemde verkeerssituaties voordoen, dan moet nader onderzoek de volgende oplossingsrichtingen uitwijzen die de verkeersveiligheid verbeteren:

- **scheiding van verkeerssoorten:** inrichtingsmaatregelen met bijvoorbeeld vrij liggende fietspaden en / of circulatiemaatregelen of profielaanpassingen maken het mogelijk om de vormgeving van de weg aan te sluiten bij de eisen die gesteld worden aan een GOW met 80km per uur buiten respectievelijk 50km per uur binnen de bebouwde kom;



- **verlaging van de maximum snelheid:** als de ruimte voor bovengenoemde maatregelen ontbreekt of om andere redenen niet haalbaar is, terwijl de functie van de weg ongewijzigd blijft, dan zijn inrichtingsmaatregelen nodig die wegvaksnelheden van 60km per uur buiten respectievelijk 30km per uur binnen de bebouwde kom ondersteunen. Daarbij valt onder andere te denken aan:



- brede(re) onverplichte fietsstroken en smalle(re) rijloper
- verkeersplateaus op kruispunten
- asfalt vervangen door (stille) klinkers

- **afwaardering naar erftoegangsweg:** inrichtingsmaatregelen, al dan niet in combinatie met ingrepen in de verkeersstructuur, zorgen ervoor dat wegcategorie verandert kan worden, omdat een substantieel deel van het doorgaande of externe verkeer als gevolg van de maatregelen voor een andere route gaat kiezen. De verkeersintensiteit daalt hierdoor dermate, dat inrichting conform een verblijfsgebied

met volledige menging van verkeerssoorten en een zonaal geregelde snelheid van 60km buiten respectievelijk 30km per uur binnen de bebouwde kom veilig en verantwoord is.

Effecten van een dergelijke oplossing moeten altijd in samenhang met de omliggende verkeersstructuur worden onderzocht, omdat er een aanzienlijk verdrijvingseffect kan optreden. De gebiedsontsluitingsweg en het aanliggende gebied die dit effect moeten opvangen, moeten hiervoor wel zijn toegerust. Alle denkbare aspecten (verkeersveiligheid, intensiteit, geluid, luchtkwaliteit, bereikbaarheid nood- hulpdiensten, openbaar vervoer, vracht, kwaliteit openbare ruimte, enz.) worden daarbij integraal afgewogen.



Bijlage 11.10: Lijst gebiedsontsluitingswegen

Toelichting

Veruit het grootste deel van het wegennet dat in het GVVP 2014 gecategoriseerd was als GOW, blijft dat ook in de Koersnota Mobiliteit. Nieuw is de uitsplitsing in type A en B.

In de wegencategorisering van de Koersnota Mobiliteit zijn enkele erftoegangswegen ten opzichte van het GVVP 2014 "opgewaarderd" naar gebiedsontsluitingsweg type B. Het leeuwendeel van deze wegen kent geregelde voorrang en ook liggen er vaak fietsvoorzieningen (in de vorm van stroken). De maximum snelheid op deze wegen blijft onveranderd voor zover deze nu al 60km/u buiten respectievelijk 30km/u binnen de bebouwde kom is.

Bij wegen die "opgewaarderd" zijn van ETW naar GOW B, staat dit tussen haakjes aangegeven. Wegen die zijn / worden afgewaardeerd van GOW naar ETW, staan in de laatste kolom.

Ten slotte moet worden vermeld dat een deel van de hieronder genoemde wegen in beheer zijn bij de provincie Gelderland. Dit betreft de wegen die een N-nummer dragen. De provincie heeft de wegencategorisering van de provinciale wegen in 2017 vastgelegd in het Functioneel Kader Wegennet. Voor zover deze wegen in de gemeente Ede in het FKW zijn gecategoriseerd als "ETW" dan wel als "maatwerk", is dit in de gemeente Ede vertaald naar de categorie "GOW B".

Ede bebouwde kom

Wegvakken GOW A:

- Akulaan tussen Bennekomseweg en aansluiting stationsplein
- Willy Brandtlaan - Frans Halslaan tot aan Rembrandtlaan
- Frankeneng inclusief Koepeltunnel
- Galvanistraat - Schutterweg
- Generaal Hackettlaan - Klinkenbergerweg - Bennekomseweg - Parklaan
- Kastelenlaan - Keesomstraat - Dr. Willem Dreeslaan
- Laan der Verenigde Naties, noordtak tot aan Statenpad
- Lunterseweg - Proosdijerveldweg tot aan Slunterweg
- Raadhuisstraat tussen N224 en Molenstraat
- Slotlaan - Molenstraat tot aan Hoenderweg
- Jan Th. Tooroplaan tussen Keesomstraat en Bovenbuurtweg
- Veenderweg tussen Proosdijerveldweg en Kastelenlaan
- Nieuwe ontsluiting Kernhem-Noord vanaf de N224

Wegvakken GOW B:

Arnhemseweg

Eikenlaan tussen Generaal Hackettlaan en Klinkenbergerweg

- Emmalaan - Jan Th. Tooroplaan tot Bovenbuurtweg
- Ericalaan - Beukenlaan - Schaapseweg tot aan Veenderweg
- Hakselseweg tussen Klaphekweg en Koepeltunnel
- Heyendaal
- rondje Hofbeeklaan - Nienhof
- Klaphekweg
- Laan der Verenigde Naties, zuidtak tot aan Erasmusstate
- Laarwoud
- Lagewoud
- Molenstraat tussen Hoenderweg en Raadhuisstraat
- Nieuwe Kazernelaan tussen Arnhemseweg en Piet Romboutlaan
- Proosdijerveldweg tussen Slunterweg en Veenderweg
- Raadhuisstraat vanaf Molenstraat - Klinkenbergerweg tot Generaal Hackettlaan
- Stakenburg
- Telefoonweg tussen Molenstraat en Veenderweg
- Veenderweg tussen Telefoonweg en Proosdijerveldweg
- Veenwoud
- Zandlaan - Frans Halslaan tot aan Rembrandtlaan

Bennekom bebouwde kom**Wegvakken GOW A:**

- Van Balverenweg
- Edeseweg tussen Parklaan en West Breukelderweg
- Kierkamperweg tussen N781 en Commandeursweg

Wegvakken GOW B:

- Commandeursweg tussen Molenstraat en Kierkamperweg
- Edeseweg tussen West Breukelderweg en Molenstraat
- Heelsumseweg - Kierkamperweg tot aan Commandeursweg
- Molenstraat tussen Edeseweg en Commandeursweg

Lunteren bebouwde kom**Wegvakken GOW A:**

- Westzoom

Wegvakken GOW B:

- Barneveldseweg - Dorpsstraat tot Molenpol (was deels ETW, blijft 30)
- Bisschopweg (was deels ETW, blijft 30)
- Edeseweg - Dorpsstraat tot Boslaan (was deels ETW, blijft 30)
- Klomperweg tussen Westzoom en Kerkhoflaan
- Postweg tussen Westzoom en Hertenlaan

De Klomp bebouwde kom**Wegvakken GOW A:**

- Rondweg De Klomp (inclusief mogelijke doortrekking tot N224)

Ederveen bebouwde kom**Wegvakken GOW B:**

- Hoofdweg (was ETW, blijft 30)

Otterlo bebouwde kom**Wegvakken GOW B:**

- N310 Harskamperweg - Arnhemseweg

Harskamp bebouwde kom**Wegvakken GOW B:**

- Edeseweg
- N310 Harderwijkerweg - Dorpsstraat - Otterloseweg

Wekerom bebouwde kom**Wegvakken GOW B:**

- Edeseweg
- N801 Lage Valkseweg - Otterloseweg

Buiten bebouwde kom**Wegvakken GOW A buiten de bebouwde kom**

- N224 Renswoude - Ede - Arnhem
- N233 De Klomp - Veenendaal - Rheden
- N304 Ede - Apeldoorn
- N418 De Klomp - Veenendaal
- N781 Ede - Wageningen
- Postweg tussen Westzoom en op/afritten A30, inclusief stukje Scharrenburgersteeg

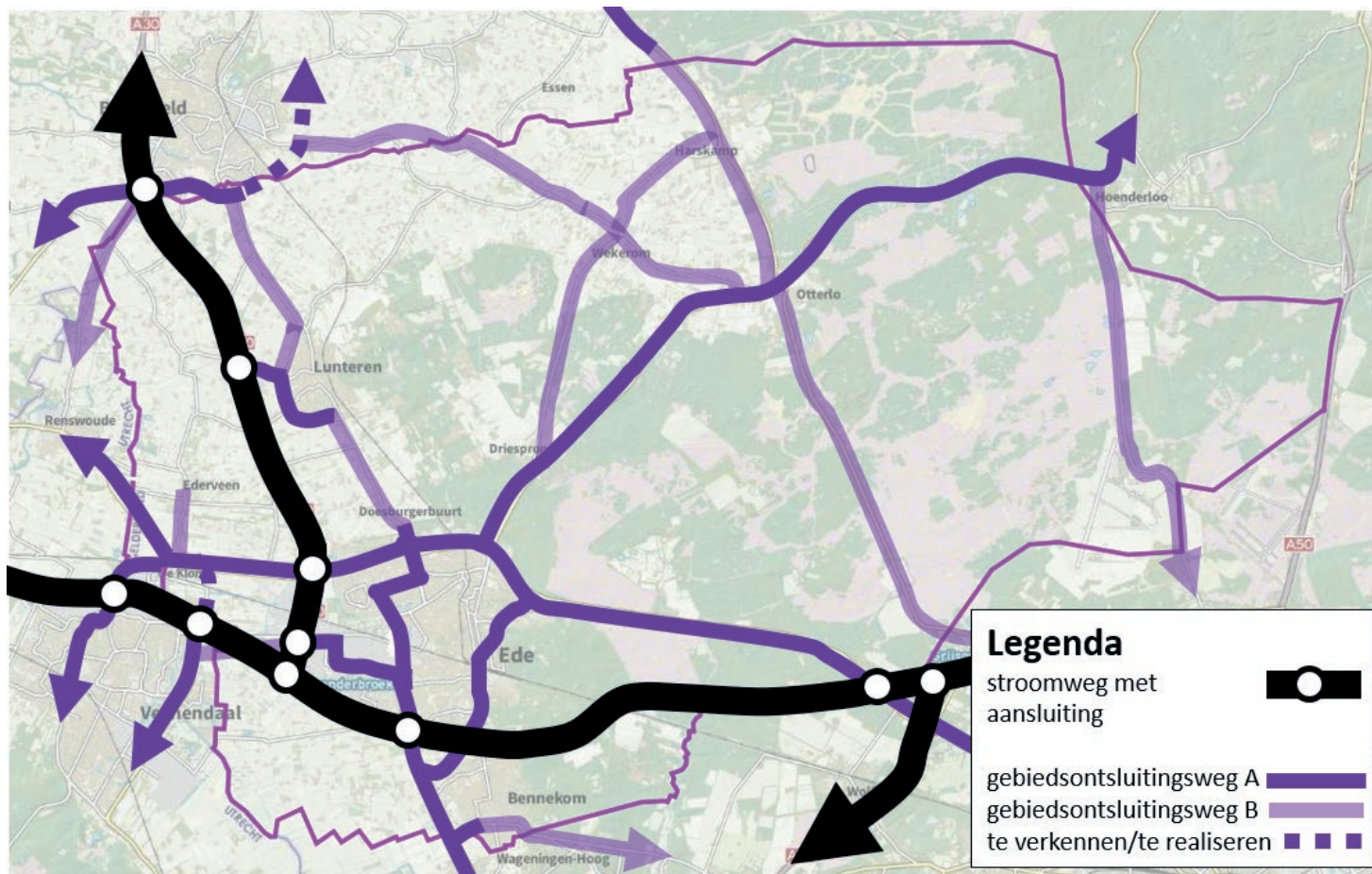
Wegvakken GOW B buiten de bebouwde kom

- N310 Harskamp - Otterlo - Arnhem
- N782 Bennekom - Renkum
- N801 Barneveld - Wekerom - Otterlo
- Barneveldseweg
- Edeseweg - Wekeromseweg (was deels ETW, blijft deels 60)
- Edeseweg - Lunterseweg
- Hoofdweg tussen De Klomp en Ederveen (was ETW, blijft 60)
- Pakhuisweg - Maanderbuurtweg
- Renswoudsestraatweg

Wegvakken afgewaardeerd van GOW naar ETW

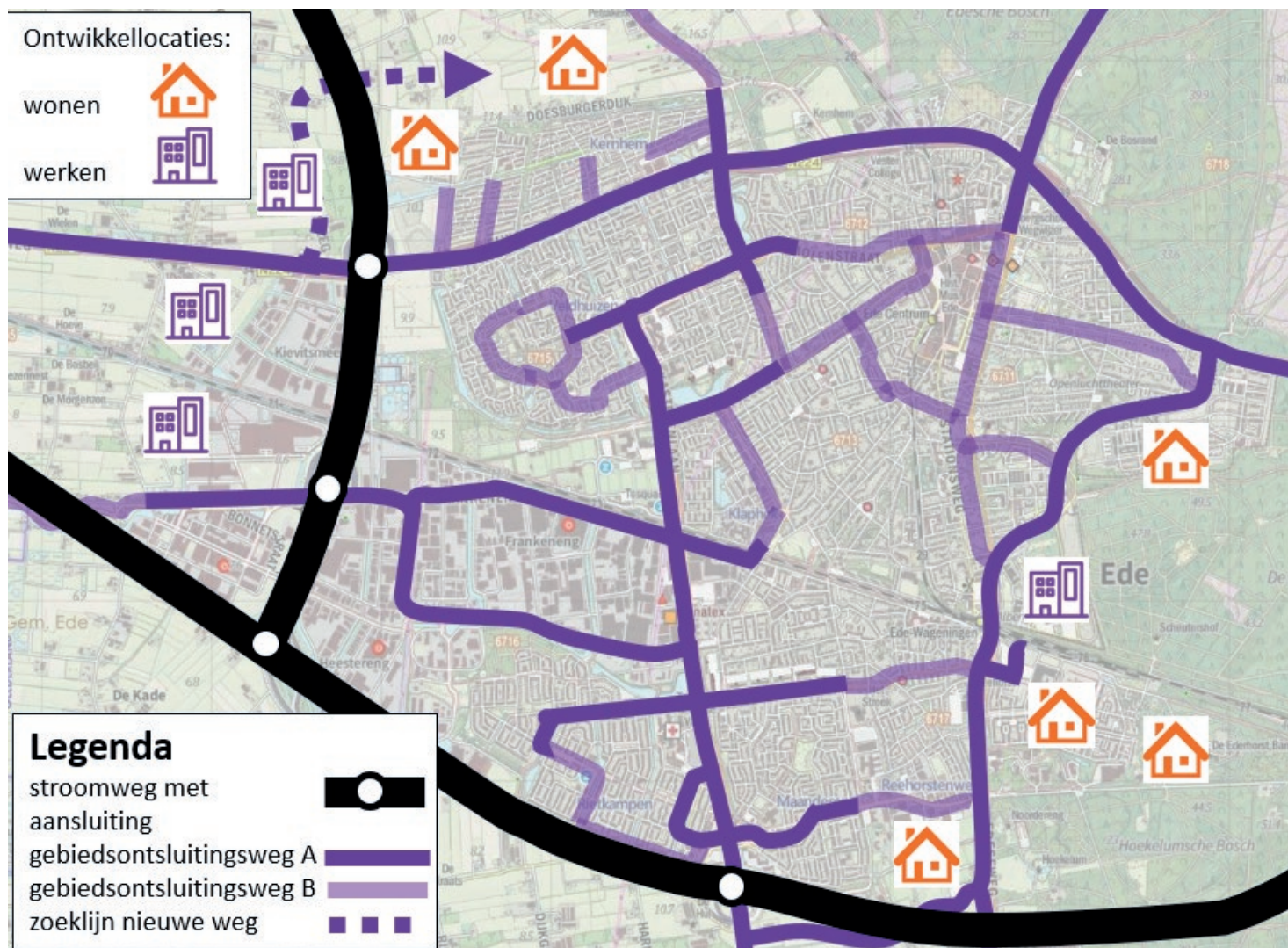
- Bovenweg te Bennekom (na realisatie verbreding Mansholtlaan)
- Nieuwe Kazernelaan ten zuiden van Piet Romboutlaan, te Ede
- Stationsweg te Ede (in samenhang met realisatie Parklaan)
- Telefoonweg tussen Stationsweg en Veenderweg, te Ede
- Ravelijn te De Klomp (in combinatie met toekomstige ontsluiting De Klomp)
- Stationsweg te De Klomp (in combinatie met toekomstige ontsluiting De Klomp)

Bijlage 11.11a: Wegencategorisering gemeente Ede

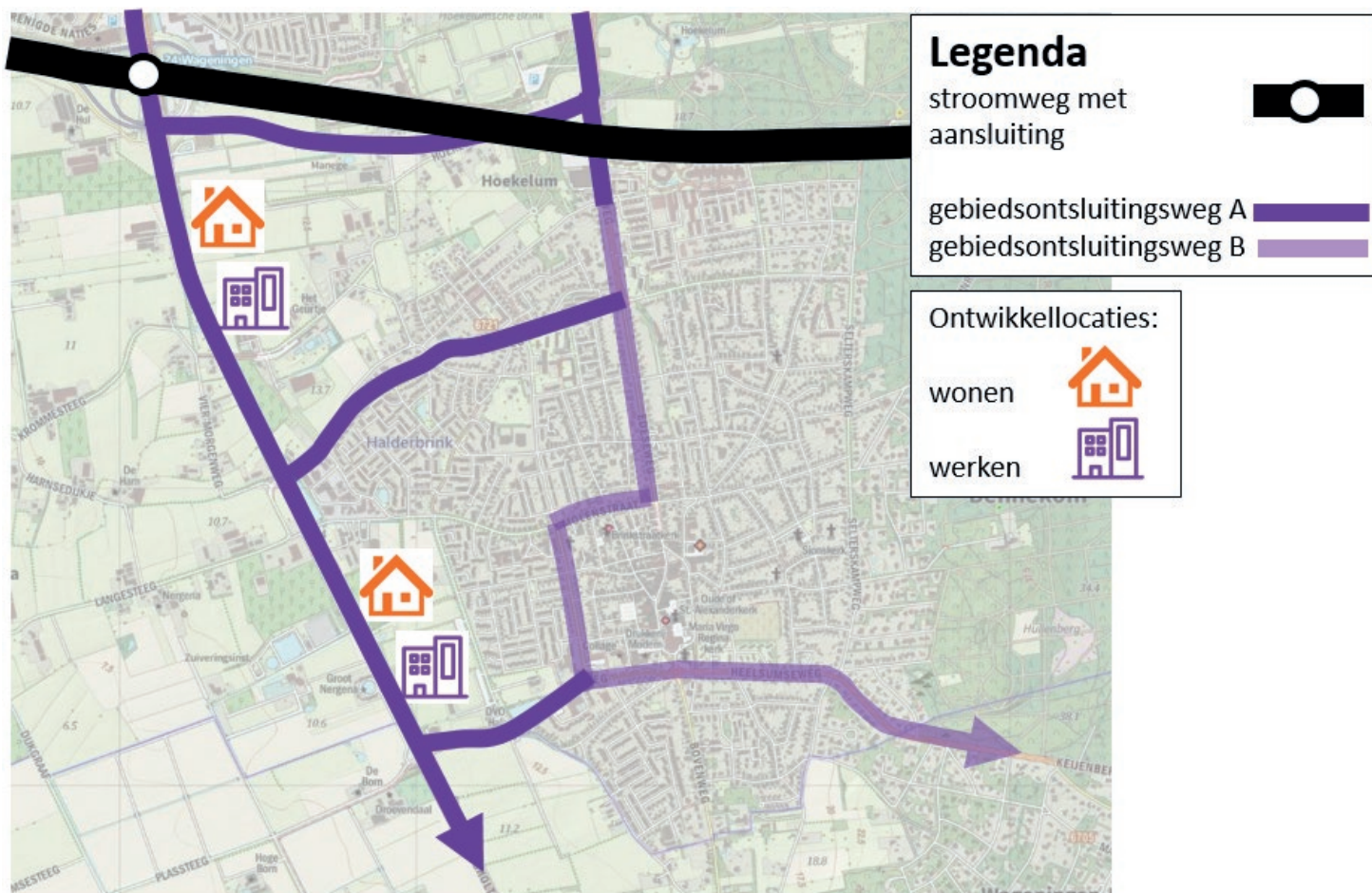


Meeste gebiedsontsluitingswegen binnen bebouwde kom omwille van overzicht weggelaten: zie detailkaarten b t/m e

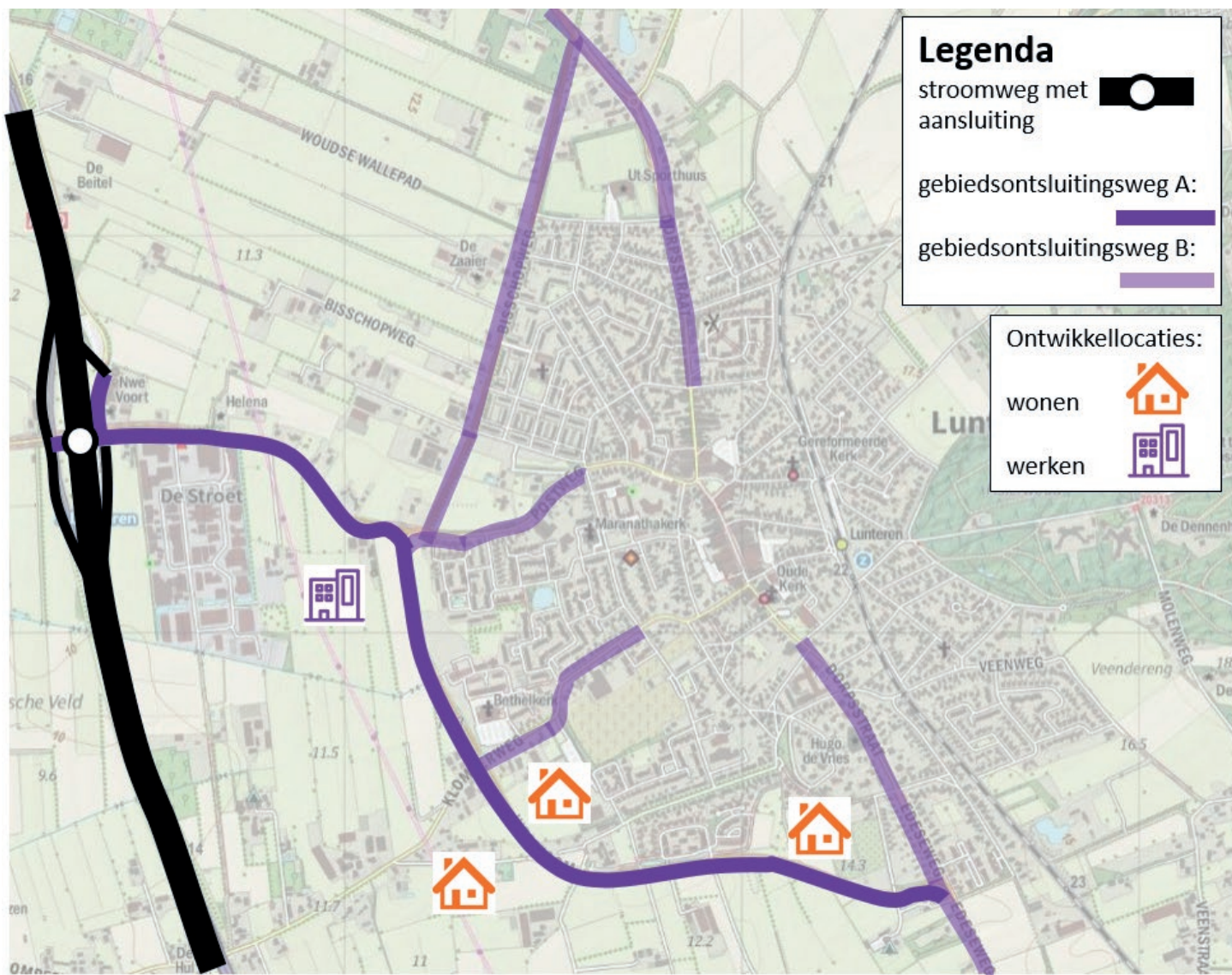
Bijlage 11.11b: Wegencategorisering Ede-Stad



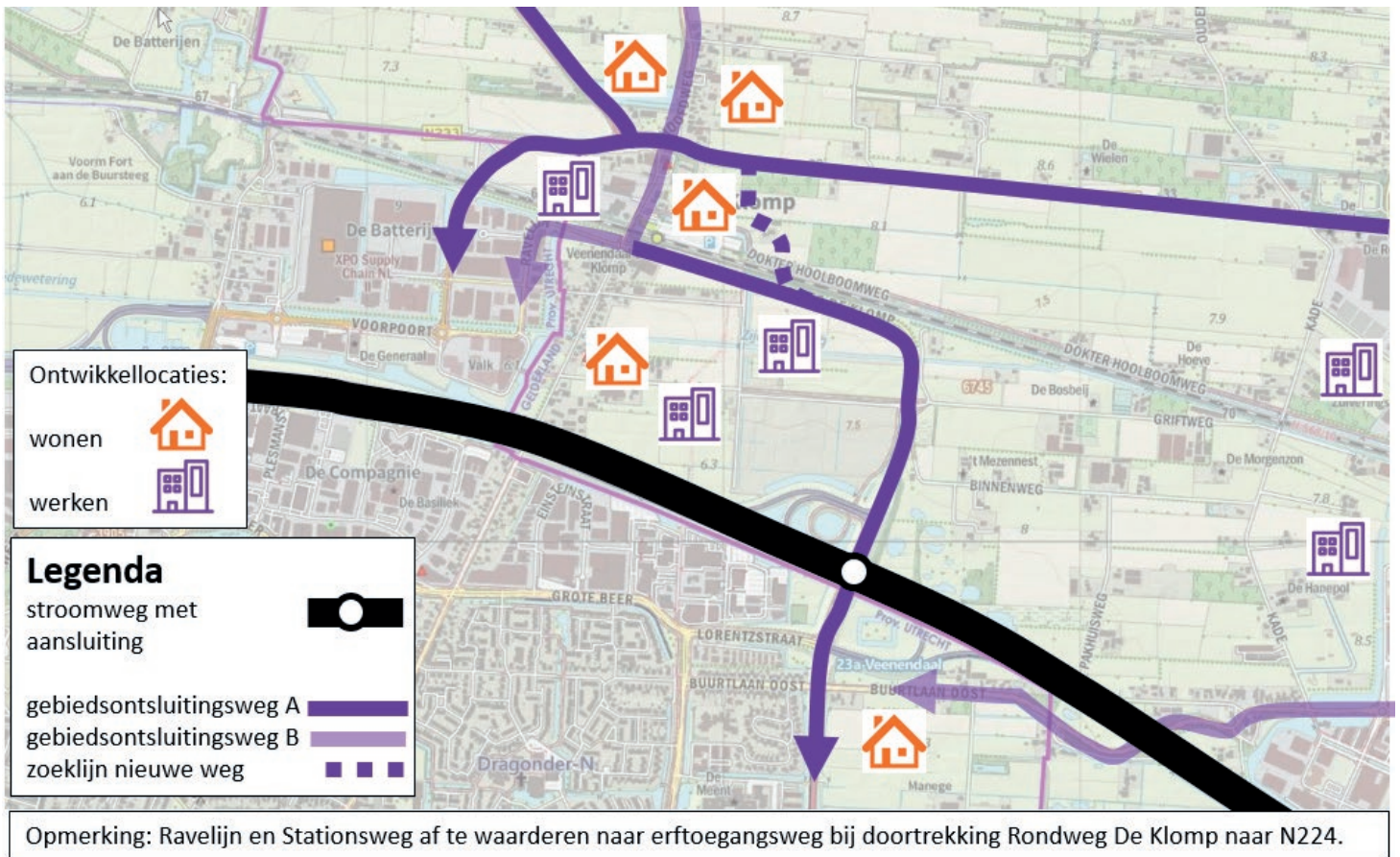
Bijlage 11.11c: Wegencategorisering Bennekom



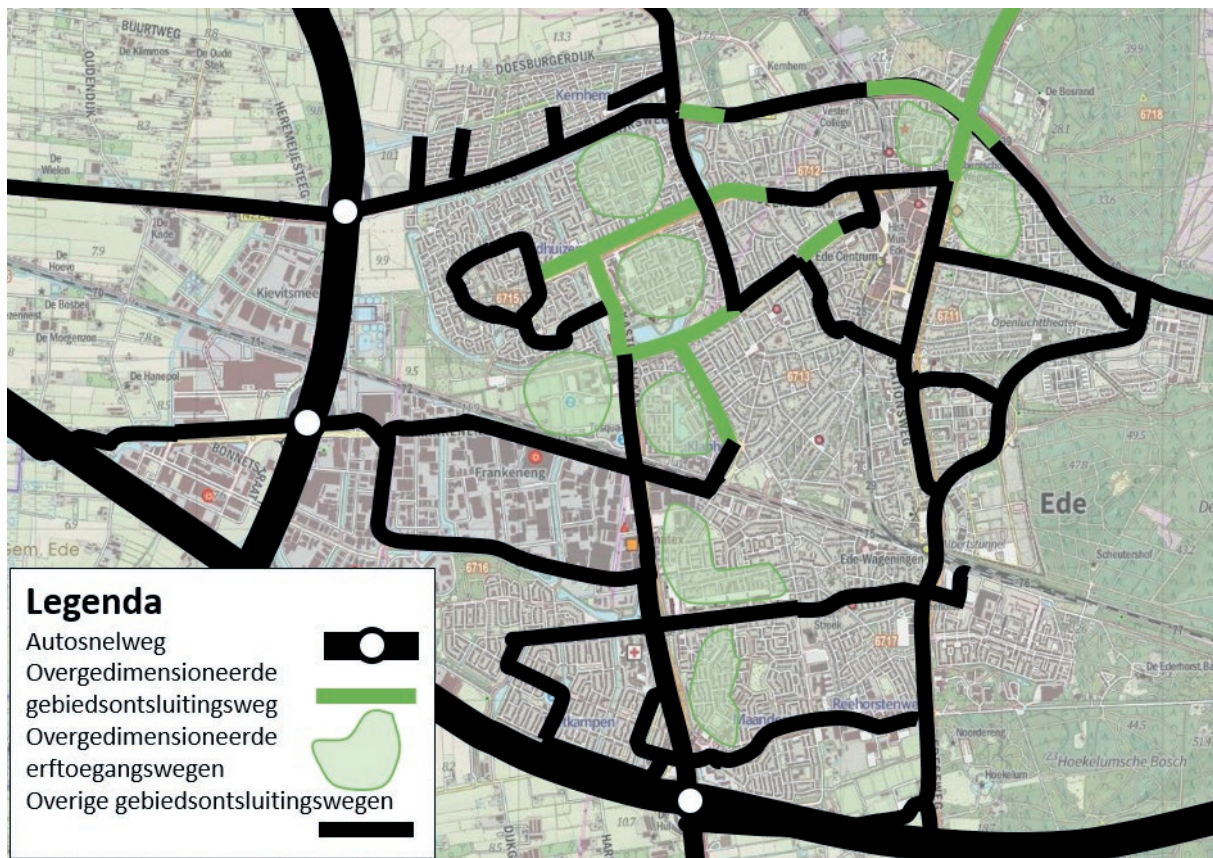
Bijlage 11.11d: Wegencategorisering Lunteren



Bijlage 11.11e: Wegencategorisering De Klomp



Bijlage 11.12: Overgedimensioneerde wegen Ede-Stad



De groen aangegeven gebiedsontsluitingswegen en de erftoegangswegen binnen de groen aangegeven zoekgebieden vertegenwoordigen de wegen waar het gewenst is om de te onderzoeken of het verminderen van de oppervlakte wegverharding in verkeerskundig opzicht verantwoord is.

Bijlage 11.13: Ontwikkeling recreatief fietsnet

