

## Bijlage 11.1 Relevante beleidsdocumenten

### *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. In onderstaande lijst worden de meest relevante beleidsdocumenten genoemd. Naast genoemde beleidsdocumenten is ook de wetgeving kaderstellend. Het gaat vooral om de Wegenwet, de Wegenverkeerswet en de Wet geluidhinder, Aanvullingswet geluid en het Aanvullingsbesluit geluid.

### *Nationaal niveau*

- Omgevingswet
- 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 niveau*

- Omgevingsvisie Gaaf Gelderland - Provincie Gelderland
- Verstedelijkingsstrategie Groene Metropoolregio
- Actieplan Wonen - Provincie Gelderland
- Visie voor een Bereikbaar Gelderland - Provincie Gelderland
- Actieplan Geluid - Provincie Gelderland
- Bereikbaarheidsagenda Regio Food Valley
- Verkeersvisie station Veenendaal-De Klomp en omgeving

Dezelfde 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
- Verkeersveiligheidsnota Ede
- Nota Parkeernormen
- VRI-Beheerplan
- Laadvisie Ede
- 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 openbare ruimte gemeente Ede
- Programma Klimaatadaptatie 2020-2023
- Visie landgoed Kernhem
- Verkeersvisie Bennekom 2030-2040 (dorpsraad Bennekom)

## Bijlage 11.2 Verwijzingen naar webpagina's en onderzoeksrapportages

### 2. Inleiding, 2.2 Doelen en rol:

Kennisplatform CROW

[crow.nl](http://crow.nl)

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

[rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2012/03/13/structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte](http://rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2012/03/13/structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte)

### 4. Ede nationaal en regionaal bereikbaar; 4.1 Corridorontwikkeling:

Verstedelijkingsstrategie Groene Metropoolregio

[groenemetropoolregio.nl/kennisbank/verstedelijkingsstrategie](http://groenemetropoolregio.nl/kennisbank/verstedelijkingsstrategie)

Regionale Ruimtelijke Verkenning Foodvalley

[regiofoodvalley.nl/projecten/regionale-ruimtelijke-verkenning](http://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](http://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](http://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](http://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](http://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](http://parklaan.ede.nl/fileadmin/parklaan/Documenten/20201111_Duurzame_mobiliteit_Parklaan_Ede_Visie_en_actieplan_DEF-1.pdf)

*5. Sterke netwerken; 5.3 Fietsnetwerk:*

Fietsplan gemeente Ede - Van peloton naar kopgroep, 2016

Overzicht van fietsprojecten gemeente Ede

[edefietst.nl](http://edefietst.nl)

Strooibeleid

[acv-groep.nl/in-de-buurt/gladheidbestrijding](http://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](http://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](http://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](http://rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/12/05/bijlage-1-het-strategisch-plan-verkeersveiligheid-2030-veilig-van-deur-tot-deur)

Verkeersveiligheidsnota Ede 2017

[verkeersveiligheidsvergelijker.nl/wp-content/uploads/2019/08/Ede.pdf](http://verkeersveiligheidsvergelijker.nl/wp-content/uploads/2019/08/Ede.pdf)

Stockholm Verdrag Verkeersveiligheid

[roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf](http://roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf)

*6. Veilige netwerken; 6.4 Doelgroepenbeleid:*

Verkeerseducatie basisonderwijs

[vvn.nl/files/media/files/VVN%20doorlopende%20leerlijn.pdf](http://vvn.nl/files/media/files/VVN%20doorlopende%20leerlijn.pdf)

Doortrappen

[doortrappen.nl](http://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](http://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](http://dorpsraadbennekom.nl/wp-content/uploads/2022/02/Verkeersvisie-Bennekom-2030-2040.pdf)

Beter Bereikbaar Wageningen

[beterbereikbaarwageningen.gelderland.nl](http://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](http://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](http://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](http://ede.raadsinformatie.nl/document/10255887/1#search=%22BOSS%22)

Sportvisie Ede, 2020

[kenniscentrumsportenbewegen.nl/kennisbank/publicaties/?sportvisie-ed&kb\\_id=25778&kb\\_q=](http://kenniscentrumsportenbewegen.nl/kennisbank/publicaties/?sportvisie-ed&kb_id=25778&kb_q=)

Veluwe Alliantie

[veluweop1.nl/organisatie-veluwe-op-1](http://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](http://rijksoverheid.nl/onderwerpen/zorg-en-ondersteuning-thuis/wmo-2015)

*8. Gezonde, inclusieve en schone mobiliteit; 8.4 Geluid:*

Bureau Sanering Verkeerslawaaï:

[bsv.nu](http://bsv.nu)

Geluidaandachtsgebied:

[rivm.nl/sites/default/files/2019-10/Geluid%20gaat%20digitaal.pdf](http://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](https://klimaatakkoord.nl/actueel/nieuws/2019/06/28/klimaatakkoord-in-stukken)

Schone Luchtakkoord

[schoneluchtakkoord.nl](https://schoneluchtakkoord.nl)

Vrachtwagenheffing

[vrachtwagenheffing.nl](https://vrachtwagenheffing.nl)

Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)

[agendalaadinfrastructuur.nl/default.aspx](https://agendalaadinfrastructuur.nl/default.aspx)

Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (SPES)

Zero Emissiezone Stadslogistiek (ZES)

[opwegnaarzes.nl](https://opwegnaarzes.nl)

Resultaten SPES II Ede, & Morgen 2021

9. Mobiliteit en governance; 9.2 Interne Samenwerking:

Kaart Integrale Programmering (KIP)

[geo.ede.nl/?@Kaart\\_Integrale\\_Programmering](https://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](https://ede.nl/meedoen-en-meepraten/participatie-in-edes)

9. Mobiliteit en governance; 9.4 Regionale samenwerking:

Regionale Verkeersdesk

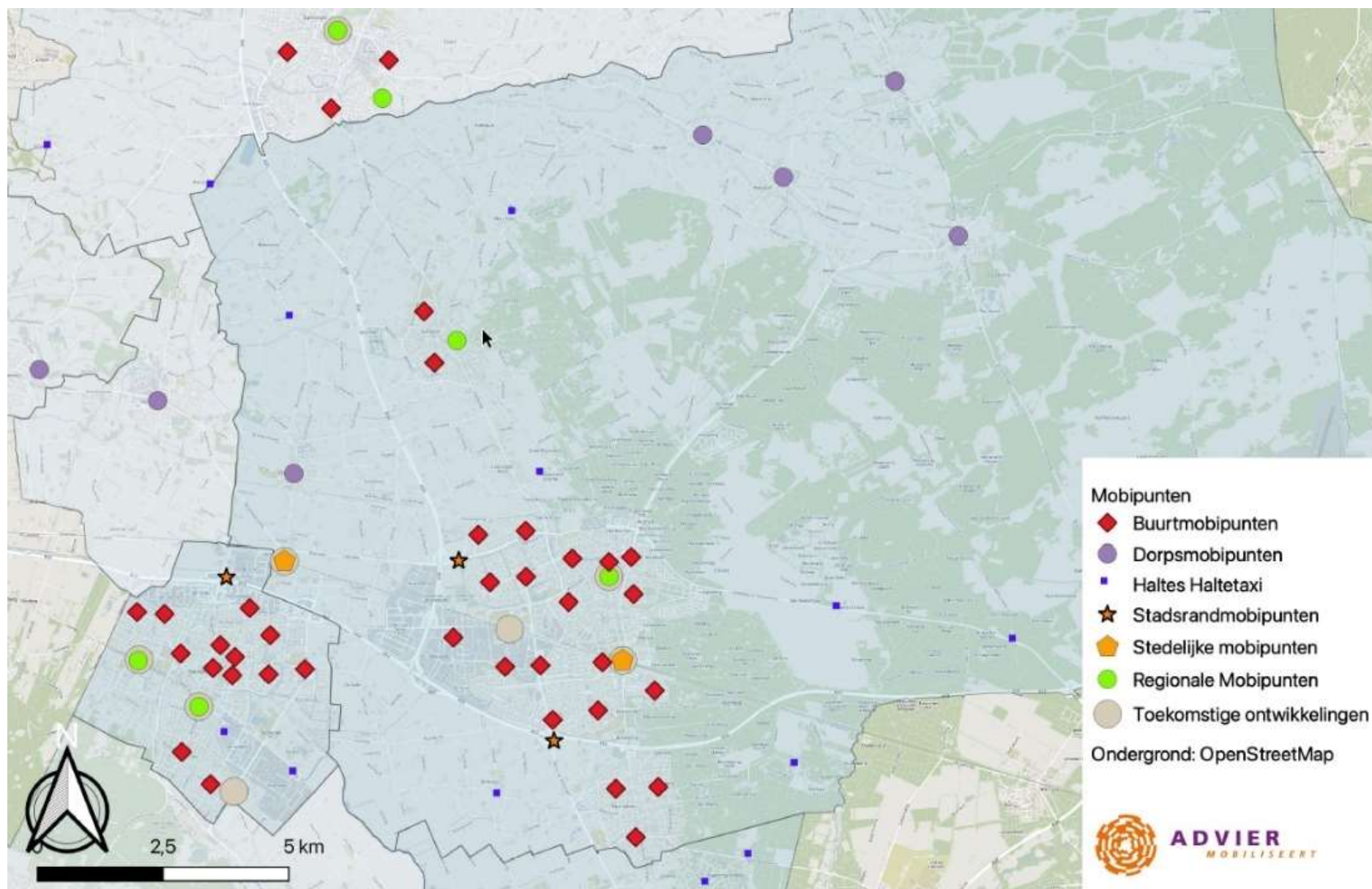
[regiofoodvalley.nl/projecten/verkeersdesk-regio-foodvalley](https://regiofoodvalley.nl/projecten/verkeersdesk-regio-foodvalley)



Bijlage 11.3 Corridorontwikkeling regio Foodvalley



Bijlage 11.4 Verkenning locaties mobipunten/hubs in gemeentes Ede en Veenendaal





Bijlage 11.5a: Ontwerputgangspunten fietsnetwerk gemeente Ede

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 blz. 108)	VRI (conflictvrij), rotonde, kruising in voorrang conform beslisboom CROW (zie blz. 108)	VRI (conflictvrij), rotonde, kruising in voorrang conform beslisboom CROW (zie blz. 108)	niet in voorrang
	kruising ETW	in de voorrang	in de voorrang	in de voorrang	per situatie beoordelen
	type fietsvoorziening	solitair of vrijliggend fietspad (voorkeur 2 richtingen), fietsstraat	solitair of vrijliggend fietspad, fietsstraat	solitair of vrijliggend fietspad, fietsstraat, verhoogd aanliggend fietspad	vrijliggend fietspad, verhoogd aanliggend fietspad, fiets(suggestie)strook
	type en kleur verharding	beton of asfalt, bibeko rood, bubeko zwart, rood op voorrangskruisingen. Solitair zwart	asfalt, bibeko rood bij vrijliggend. Rood op voorrangskruisingen. Solitair zwart.	asfalt, bibeko rood bij vrijliggend. Rood op voorrangskruisingen. Solitair zwart.	bij voorkeur asfalt bibeko, bubeko asfalt of beton, fietsstroken in rood.
	beschutting	per km een beschuttingsplek	per km een beschuttingsplek	geen	geen

kwaliteitsaspect	criteria	hoogwaardige fietsroute / snelle fietsroute	doorfietsroute	overige hoofdroute	secundaire route
verkeersveiligheid	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 2 x 2 rijstroken	bibeko op rijbaan, tenzij dwangpunt of langs 70km-weg of weg met 2 x 2 rijstroken

<b>kwaliteitsaspect</b>	<b>criteria</b>	<b>hoogwaardige fietsroute / snelle fietsroute</b>	<b>doorfietsroute</b>	<b>overige hoofdroute</b>	<b>secundaire route</b>
<b>samenhang</b>	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
<b>aantrekkelijkheid</b>	afstand rijweg GOW	3m bibeko, 4m bubeko	3m bibeko, 4m bubeko	richtlijn CROW	richtlijn CROW
<b>inpassing landschapstype</b> (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



# 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 mv/etmaal
- ◆ Bereidheid om de GOW lokaal al te waarden naar echt 30km/h

Nee->

Is de verhouding auto/fiets OK?

- ◆ Meer dan 2000 fietsers/etmaal
- ◆ Alle uren voldoende fietsers
- ◆ Minder dan 2 auto's voor elke fietsers

Nee->

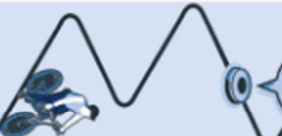
**FIETSERS NIET IN DE VOORRANG**

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 ontweijpsnelheid 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. Middelenland bij een grootschalige GOW

Nee->

**4**

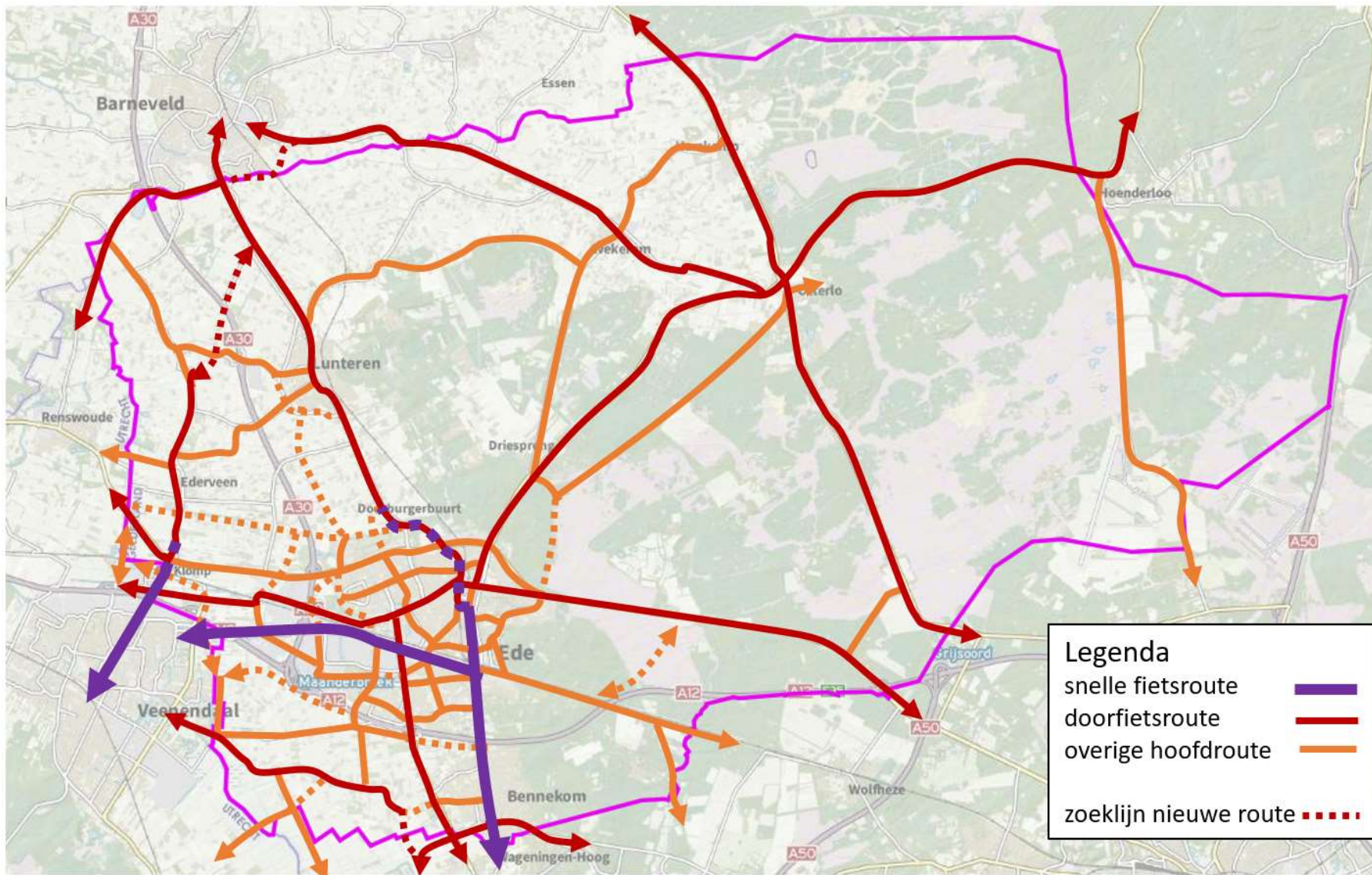


Kun je aan alle bullits voldoen?

**DAN KUNNEN DE FIETSERS IN DE VOORRANG!**

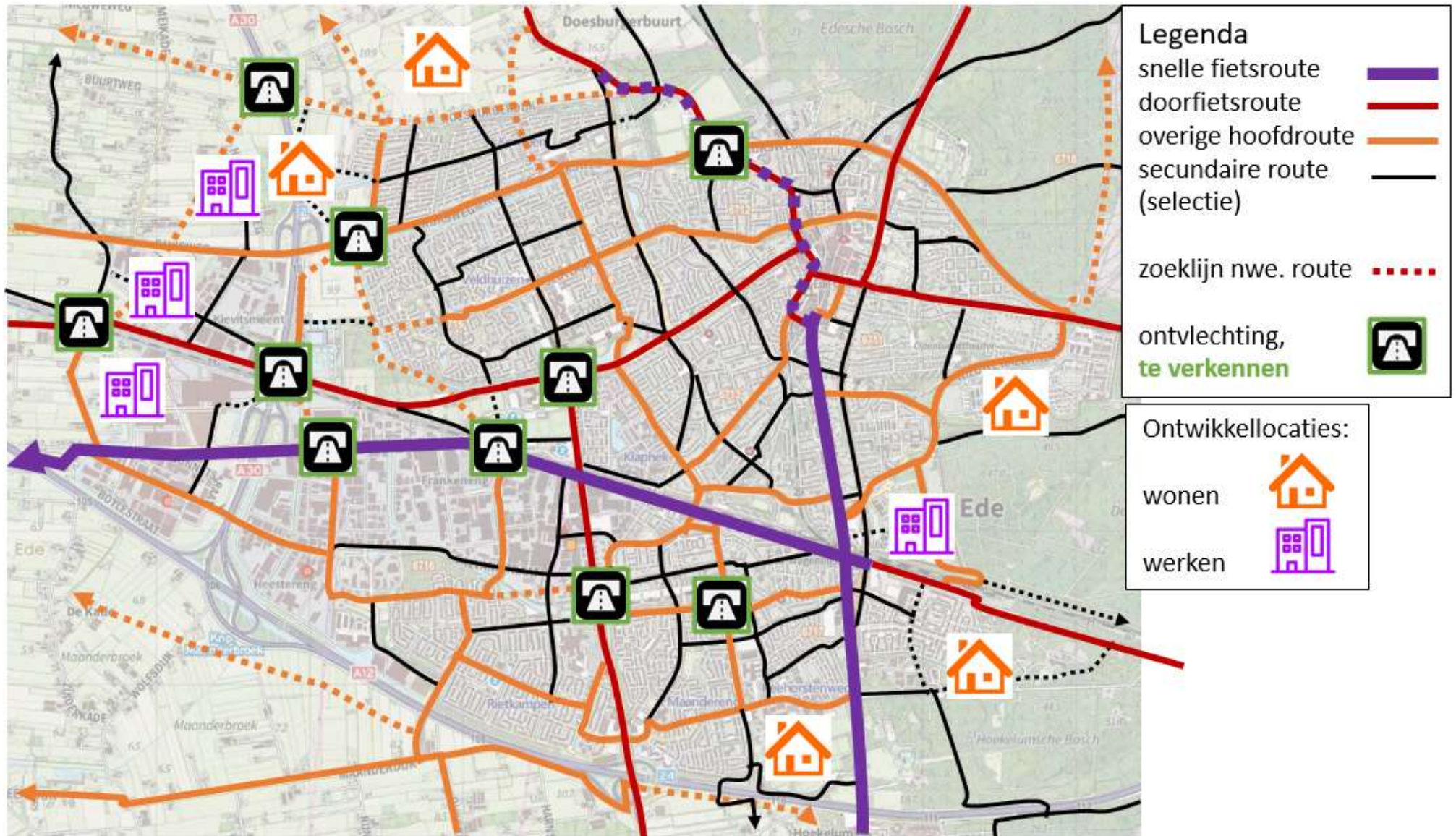
Zie voor meer informatie [www.fietseraad.nl](http://www.fietseraad.nl)

Bijlage 11.6a: Fietsnetwerk gemeente Ede

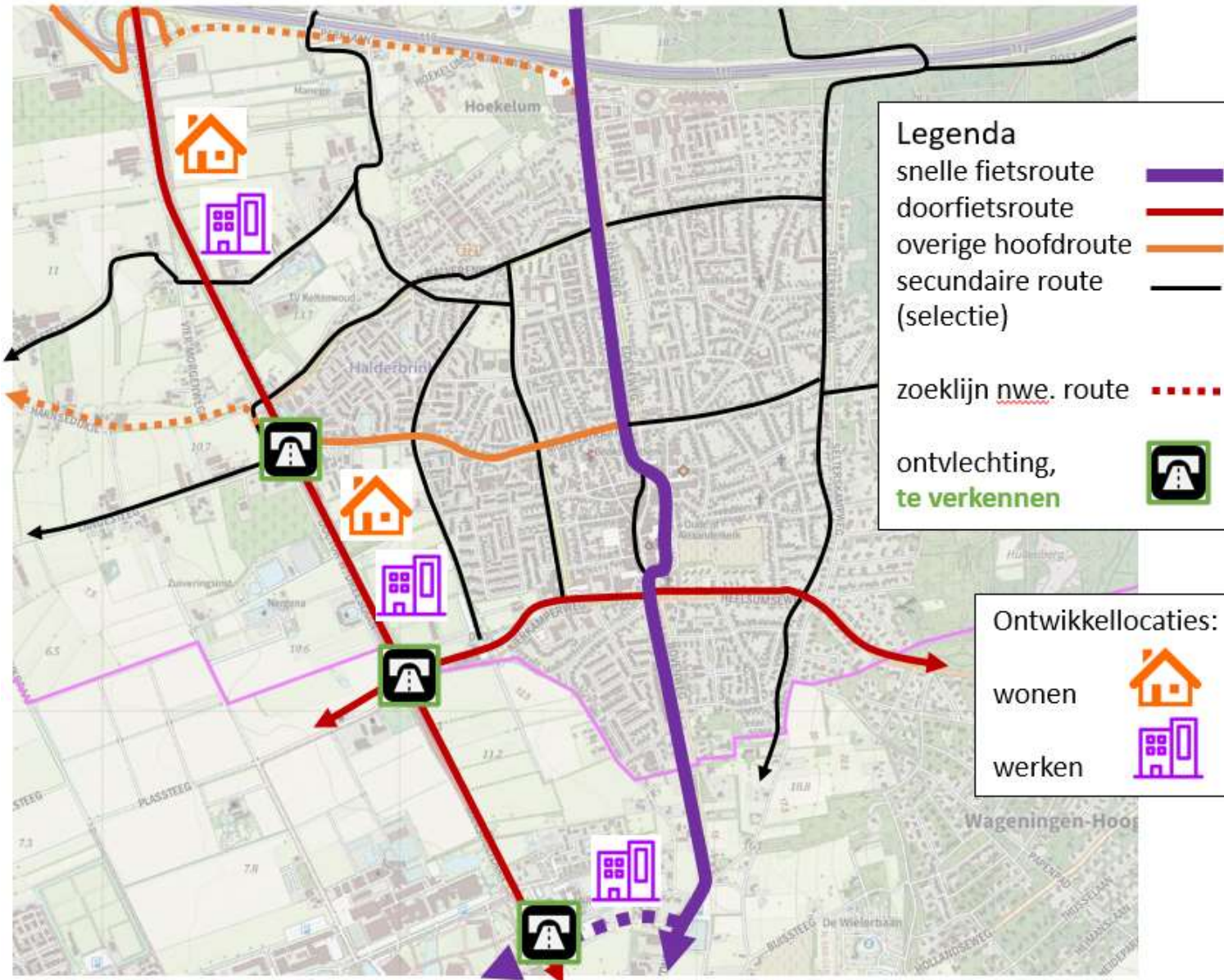


Omwille van overzicht zijn de secundaire fietsroutes weggelaten. Zie de detailkaarten van de kernen.

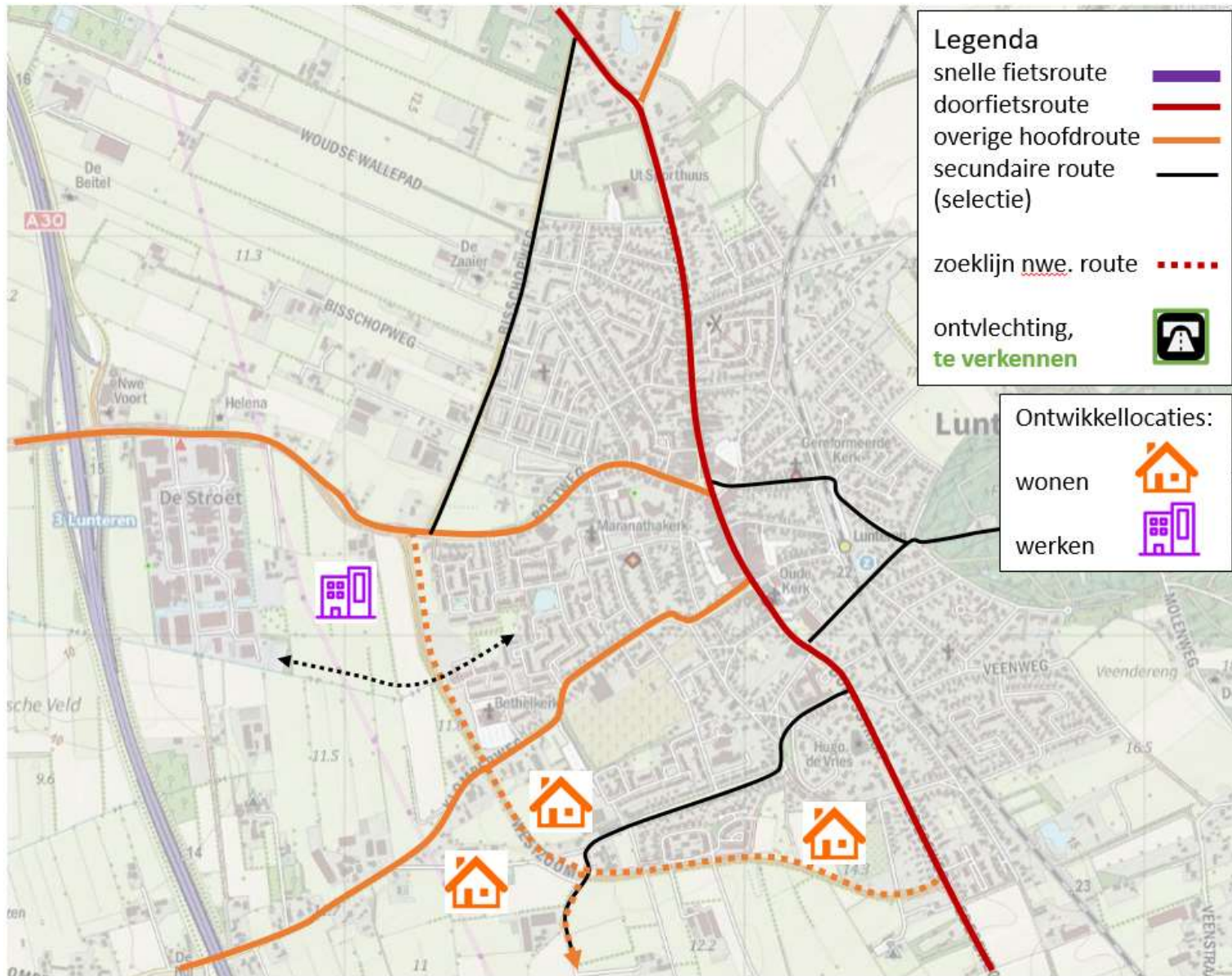
Bijlage 11.6b: Fietsnetwerk Ede-Stad



Bijlage 11.6c: Fietsnetwerk Bennekom

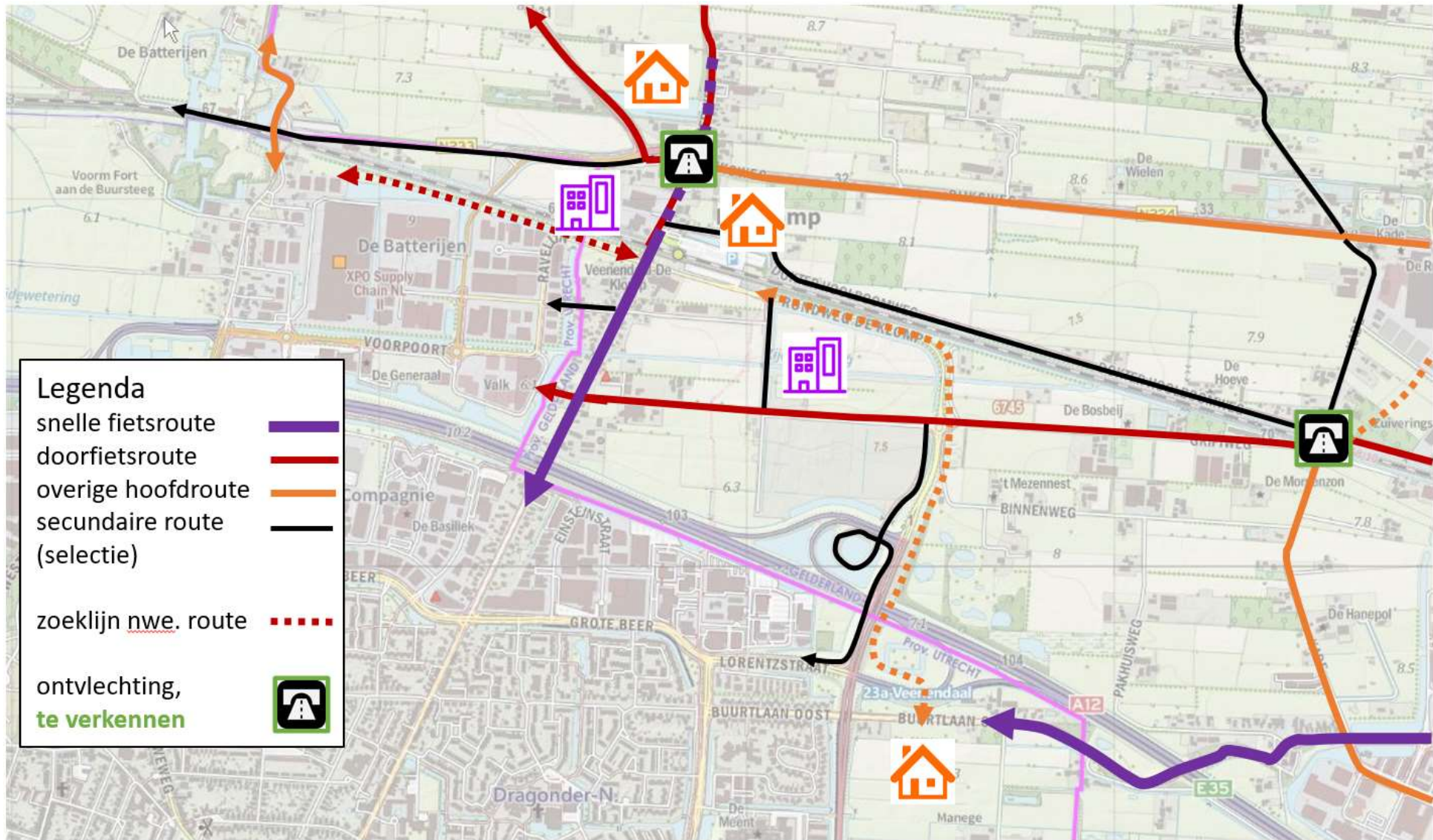


Bijlage 11.6d: Fietsnetwerk Lunteren



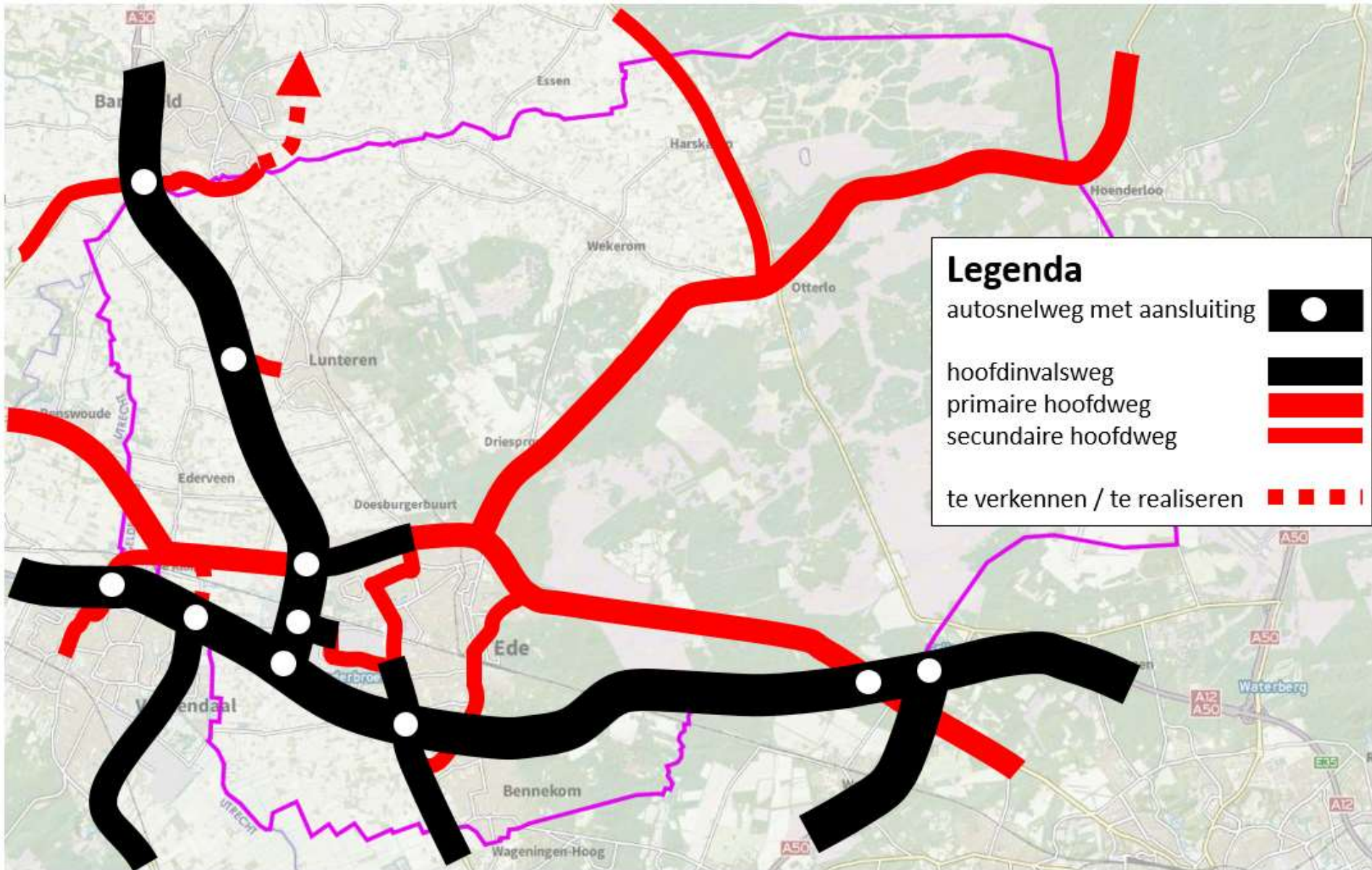


Bijlage 11.6e: Fietsnetwerk De Klomp

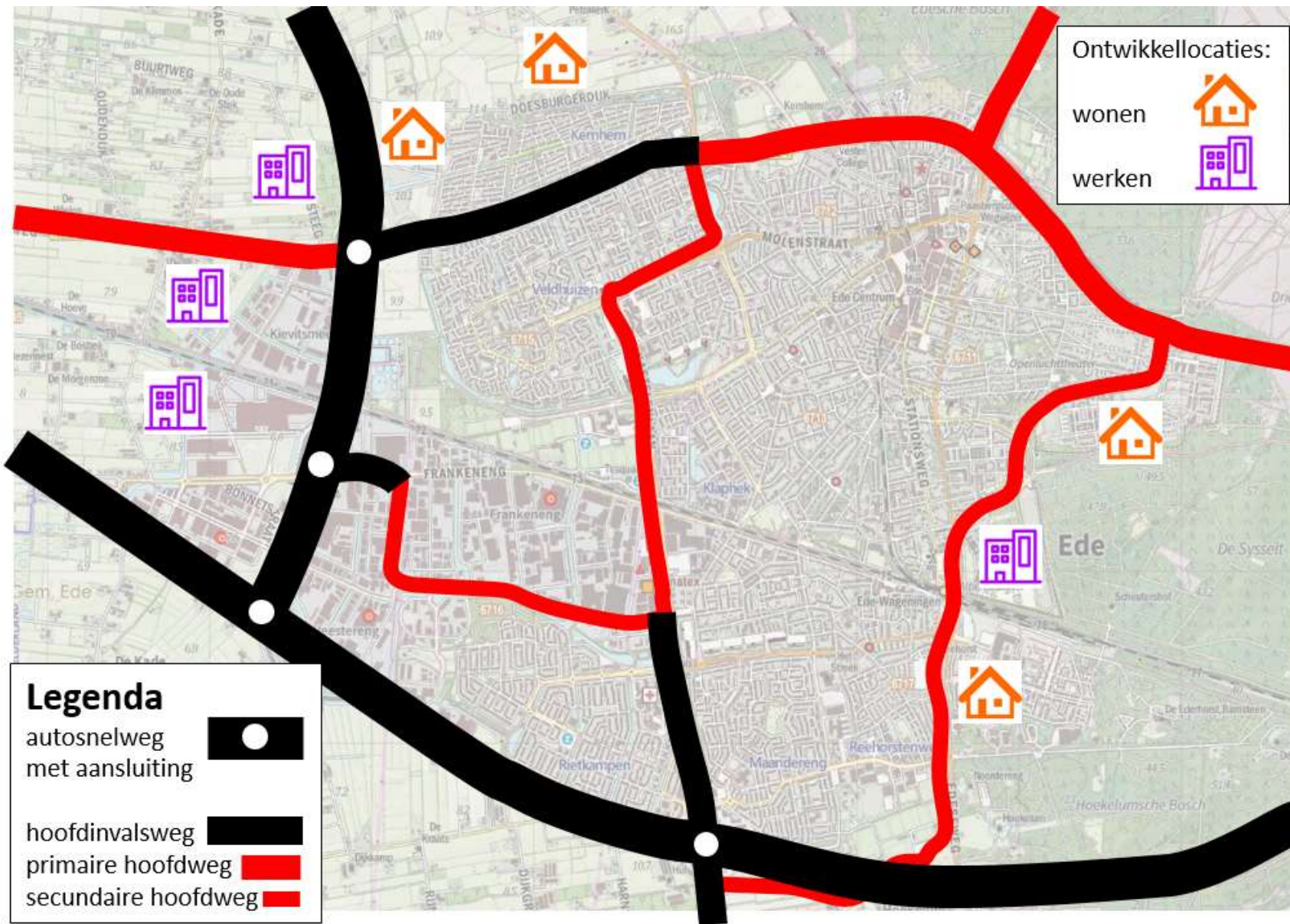




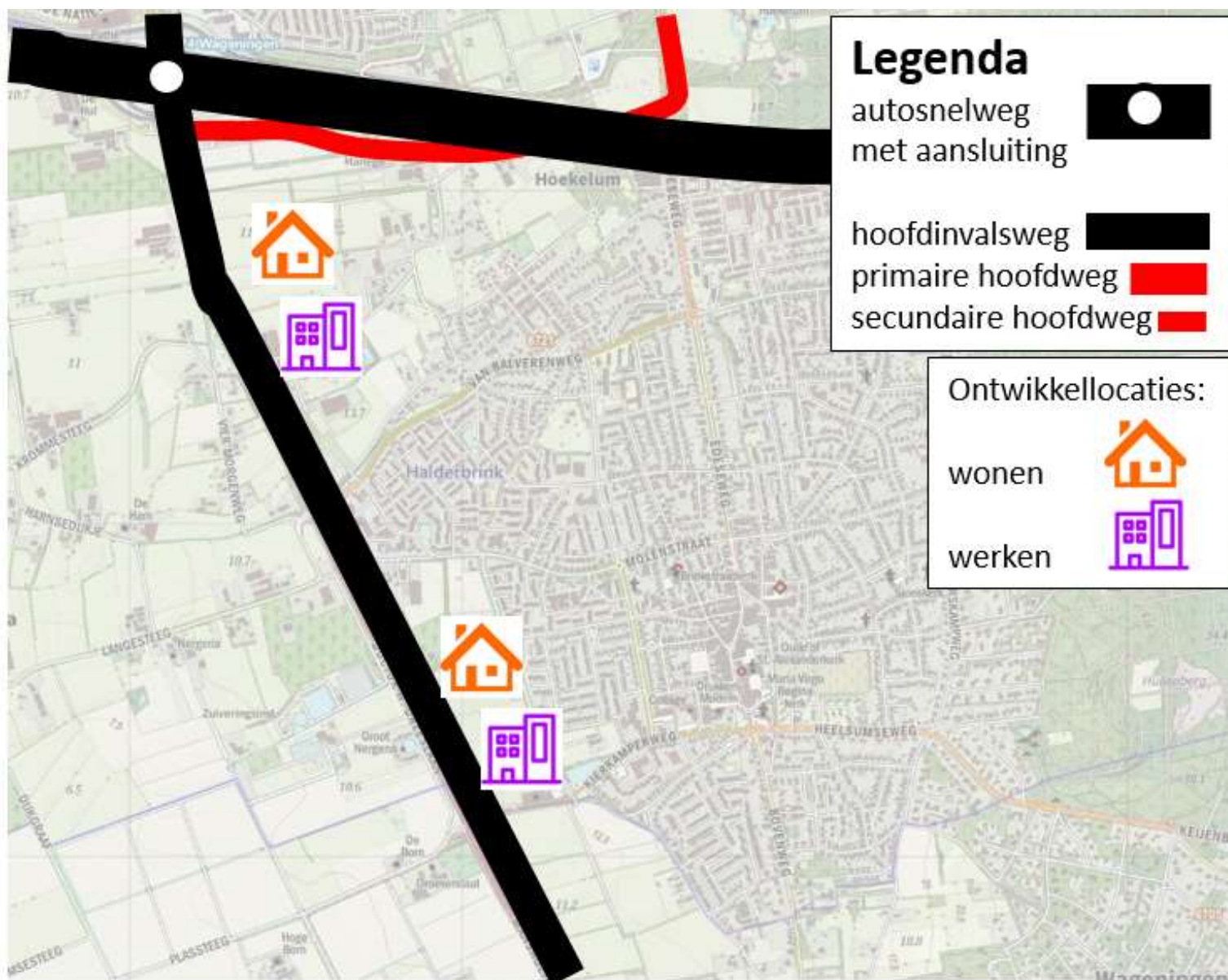
Bijlage 11.7a: Hoofdwegenstructuur gemeente Ede



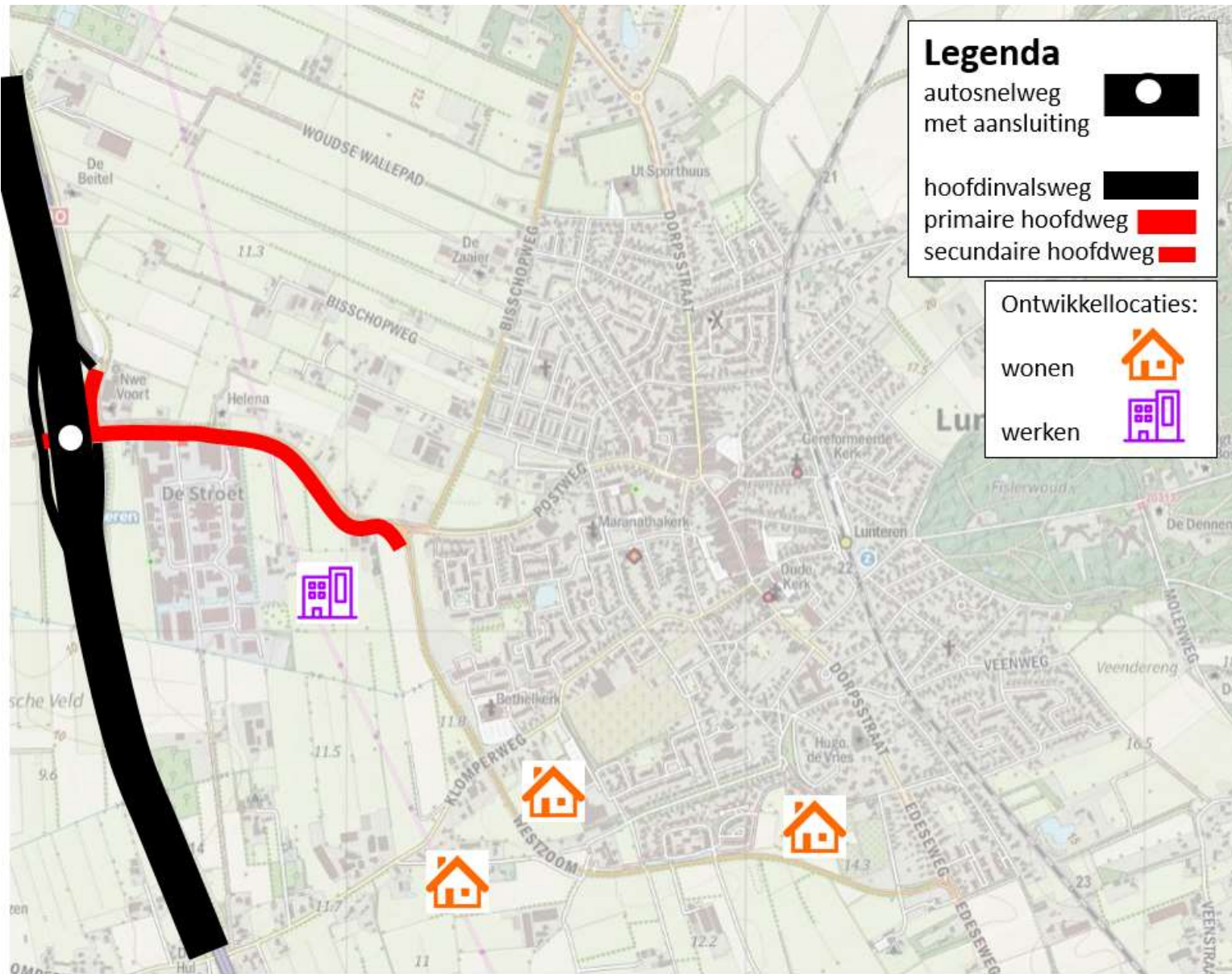
Bijlage 11.7b: Hoofdwegenstructuur Ede-Stad



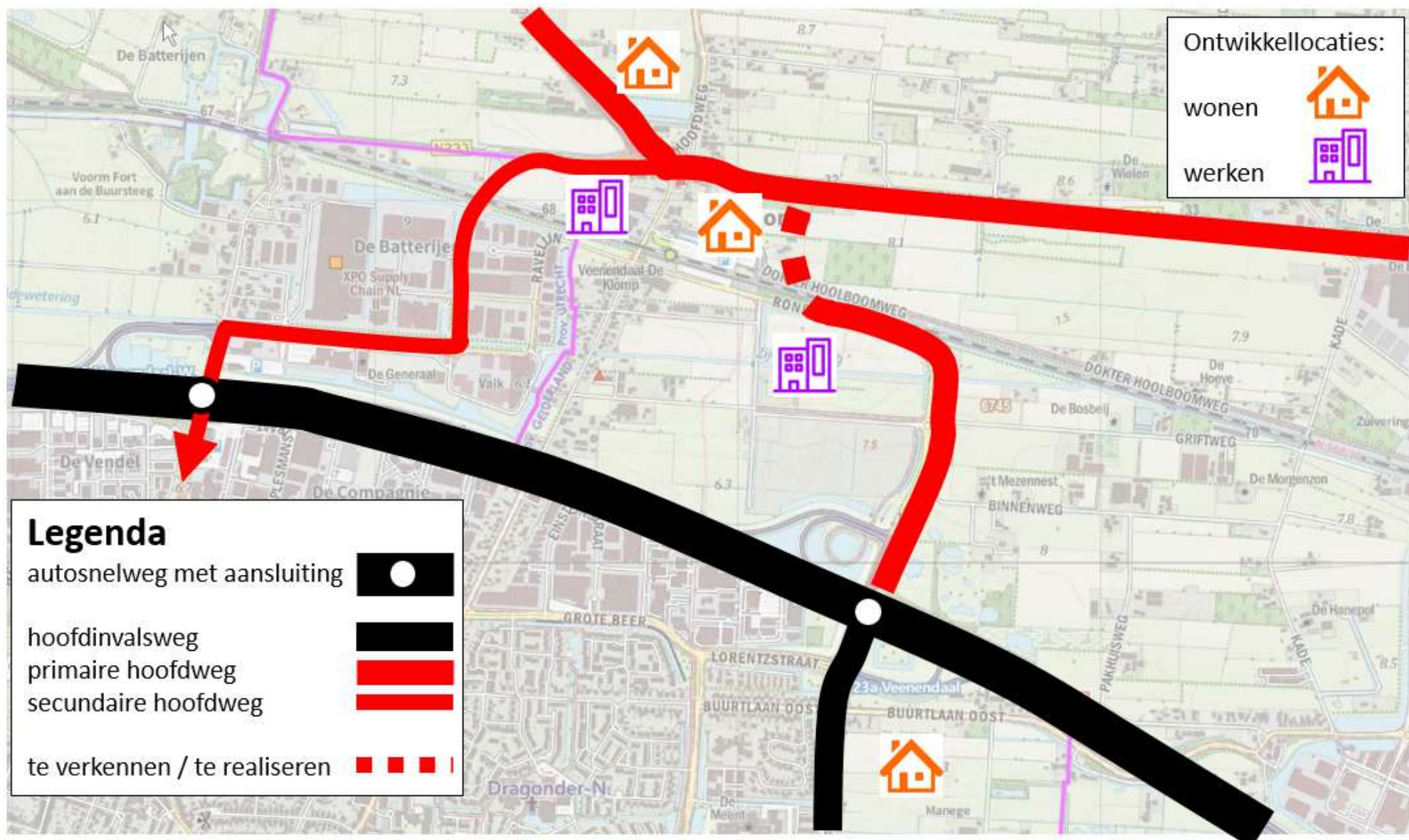
Bijlage 11.7c: Hoofdwegenstructuur Bennekom



Bijlage 11.7d: Hoofdwegenstructuur Lunteren



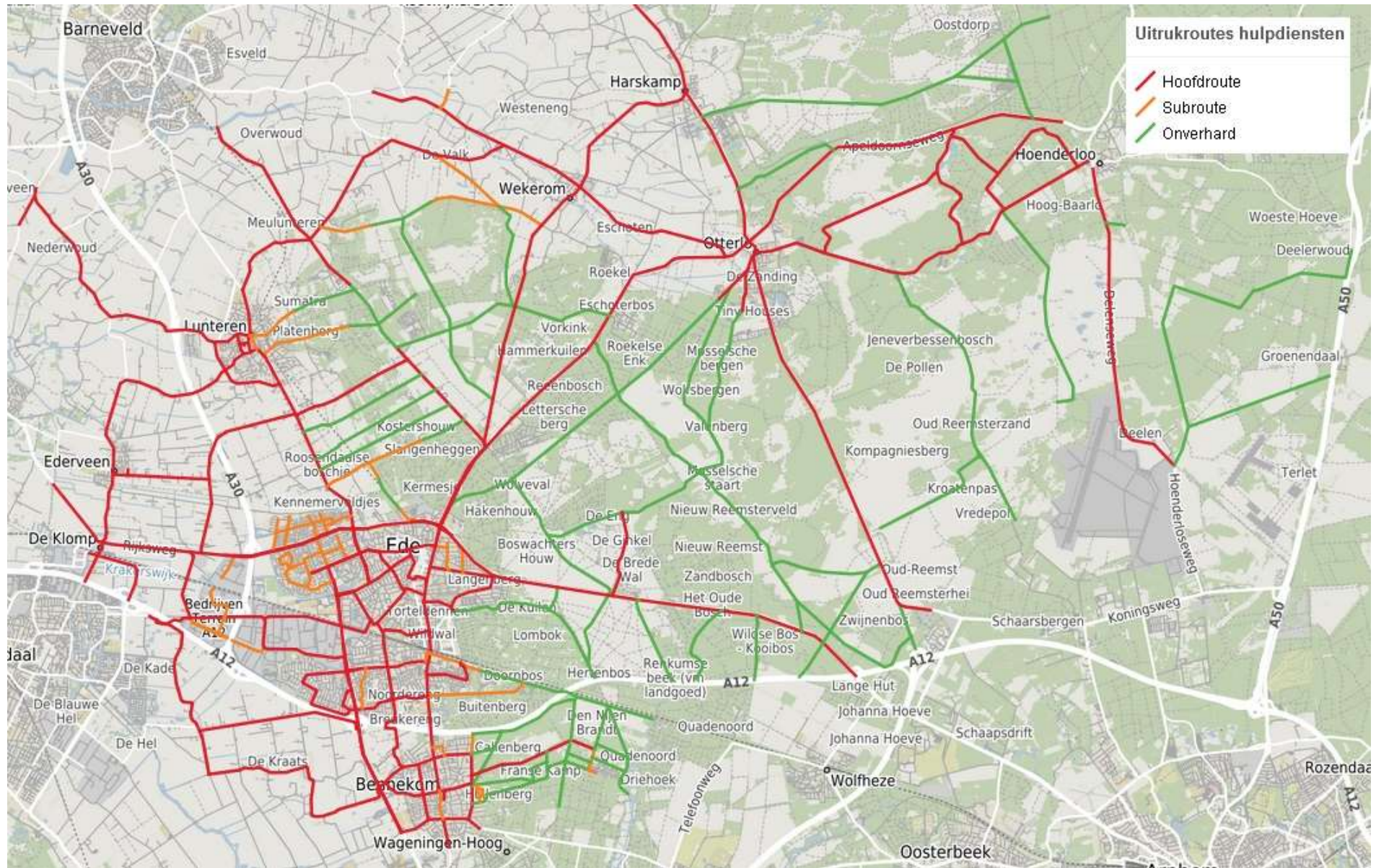
Bijlage 11.7e: Hoofdwegenstructuur De Klomp







Bijlage 11.8: Uitrukroutes hulpdiensten





## Bijlage 11.9 Kenmerken gebiedsontsluitingswegen

### *Wegencategorisering*

De insteek van de wegencategorisering 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 en erftoegangswegen. 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)
- 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)
- standaard maximumsnelheid 80km/u buiten de kom, 50 binnen de kom
- lagere maximumsnelheid (60 resp. 30) indien scheiding verkeersoorten 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 vaak structurele 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*

In de wegencategorisering van de Koersnota Mobiliteit zijn enkele ETW's ten opzichte van het GVVP 2014 "opgewaarderd" van ETW naar GOW B. Dit zijn wegen die buurten of dorpen met elkaar verbinden en daarmee in de praktijk een belangrijkere functie hebben. Het leeuwendeel van deze wegen kent geregelde voorrang en ook liggen er vaak fietsvoorzieningen (in de vorm van stroken). De snelheid op deze wegen blijft onveranderd voor zover deze nu al 60km buiten respectievelijk 30km per uur binnen de bebouwde kom is. Wel dienen de veelal zonaal aangegeven snelheden te worden omgezet in wegvaksnelheden. Eventuele aanduidingen als voorrangsweg dienen te worden gewijzigd in voorrangskruispunten.

Veruit het grootste deel van het wegennet dat in het GVVP 2014 gecategoriseerd was als GOW, blijft dat ook in de Koersnota Mobiliteit, met dien verstande dat er nu een uitsplitsing is in type A en B. 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, waardoor de gemeente Ede zelf geen rechtstreekse invloed heeft op de inrichting van deze wegen. Dit betreft de wegen die een N-nummer dragen.

### *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

#### 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 - Rhenen
- N304 Ede - Apeldoorn
- N418 De Klomp - Veenendaal
- N781 Ede - Wageningen
- Postweg tussen Westzoom en op/afritten A30, inclusief stukje Scharrenburgersteeg

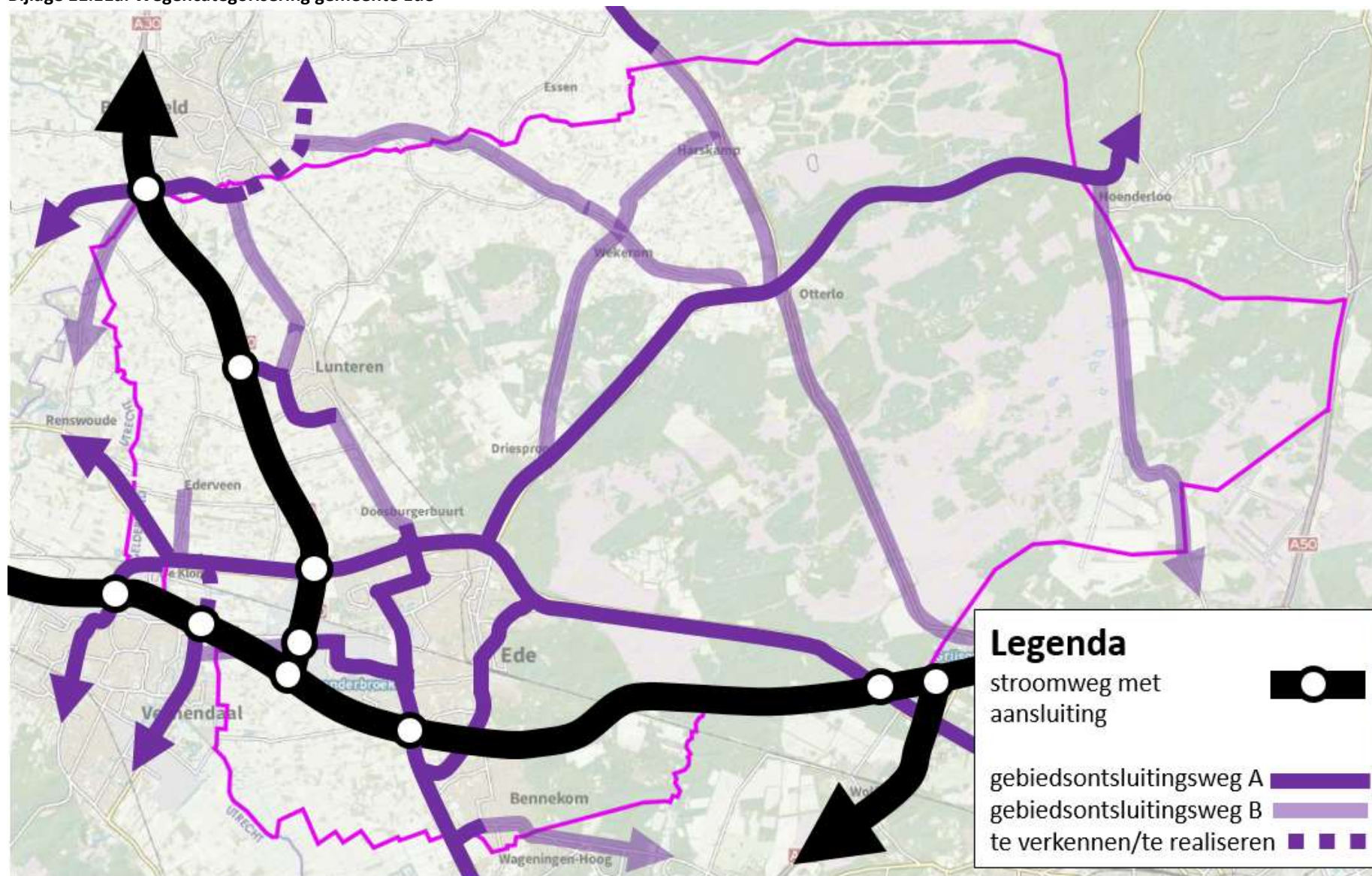
Wegvakken GOW B buiten de bebouwde kom

- 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*

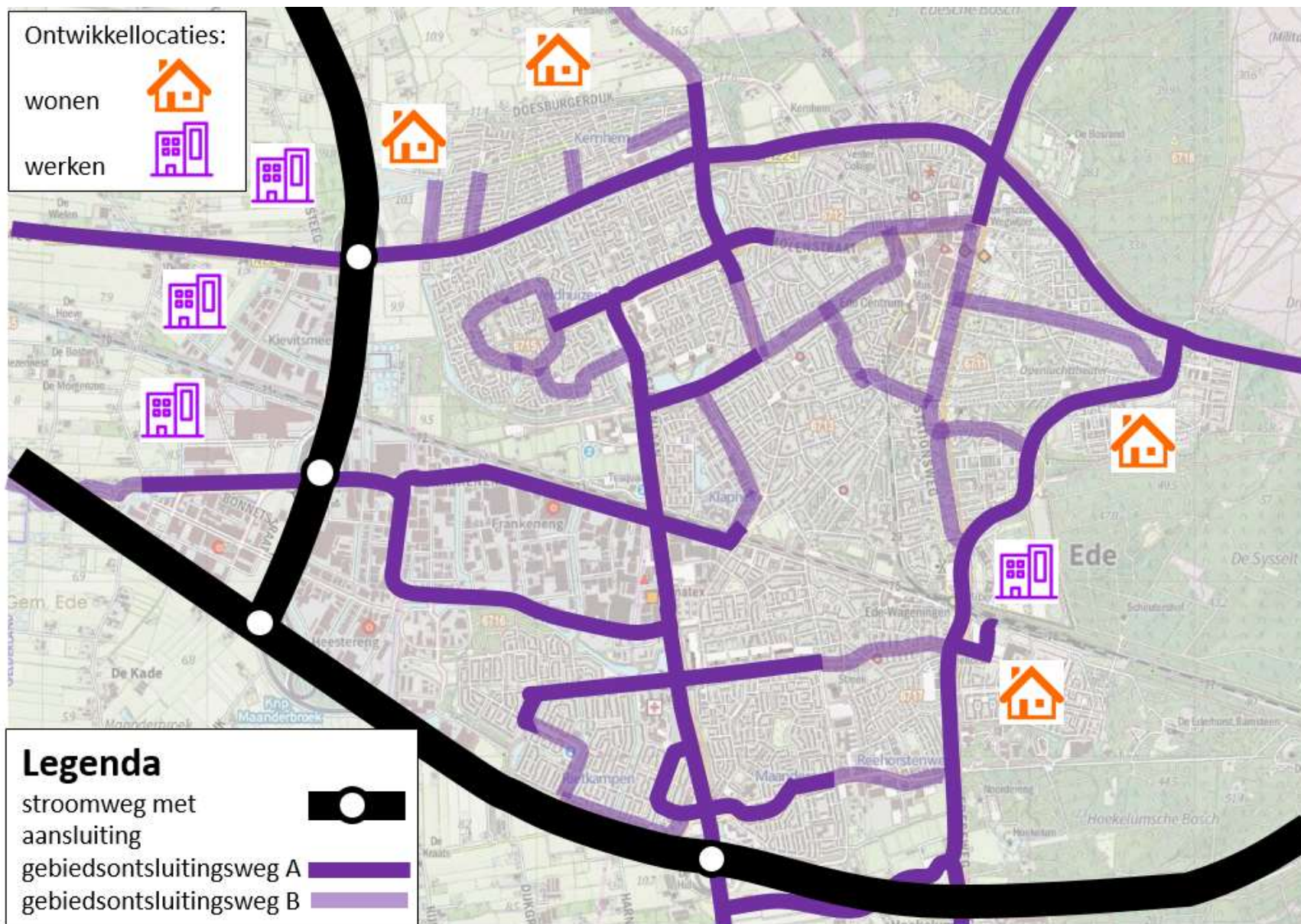
- Bovenweg te Bennekom (na realisatie verbreding Mansholtlaan)
- Nieuwe Kazernelaan ten zuiden van Piet Romboutlaan, te Ede
- Stationsweg te Ede (in samenhang met realisatie Parklaan)
- Telefoonweg tussen Stationsweg en Veenderweg, te Ede
- Ravelijn te De Klomp (in combinatie met toekomstige ontsluiting De Klomp)
- Stationsweg te De Klomp (in combinatie met toekomstige ontsluiting De Klomp)

Bijlage 11.11a: Wegencategorisering gemeente Ede



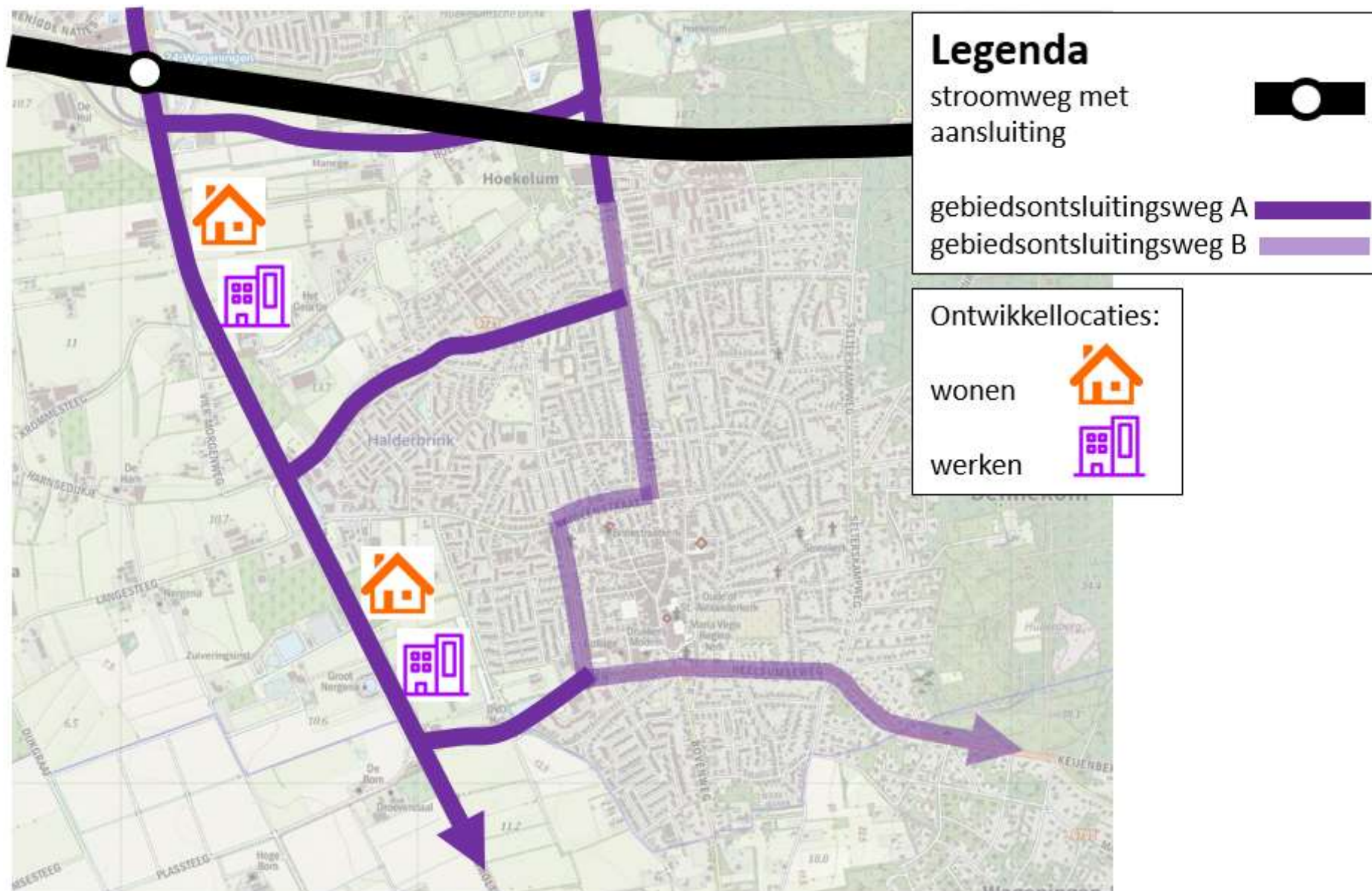
Meeste gebiedsontsluitingswegen binnen bebouwde kom omwille van overzicht weggelaten: zie detailkaarten b t/m e

Bijlage 11.11b: Wegencategorisering Ede-Stad

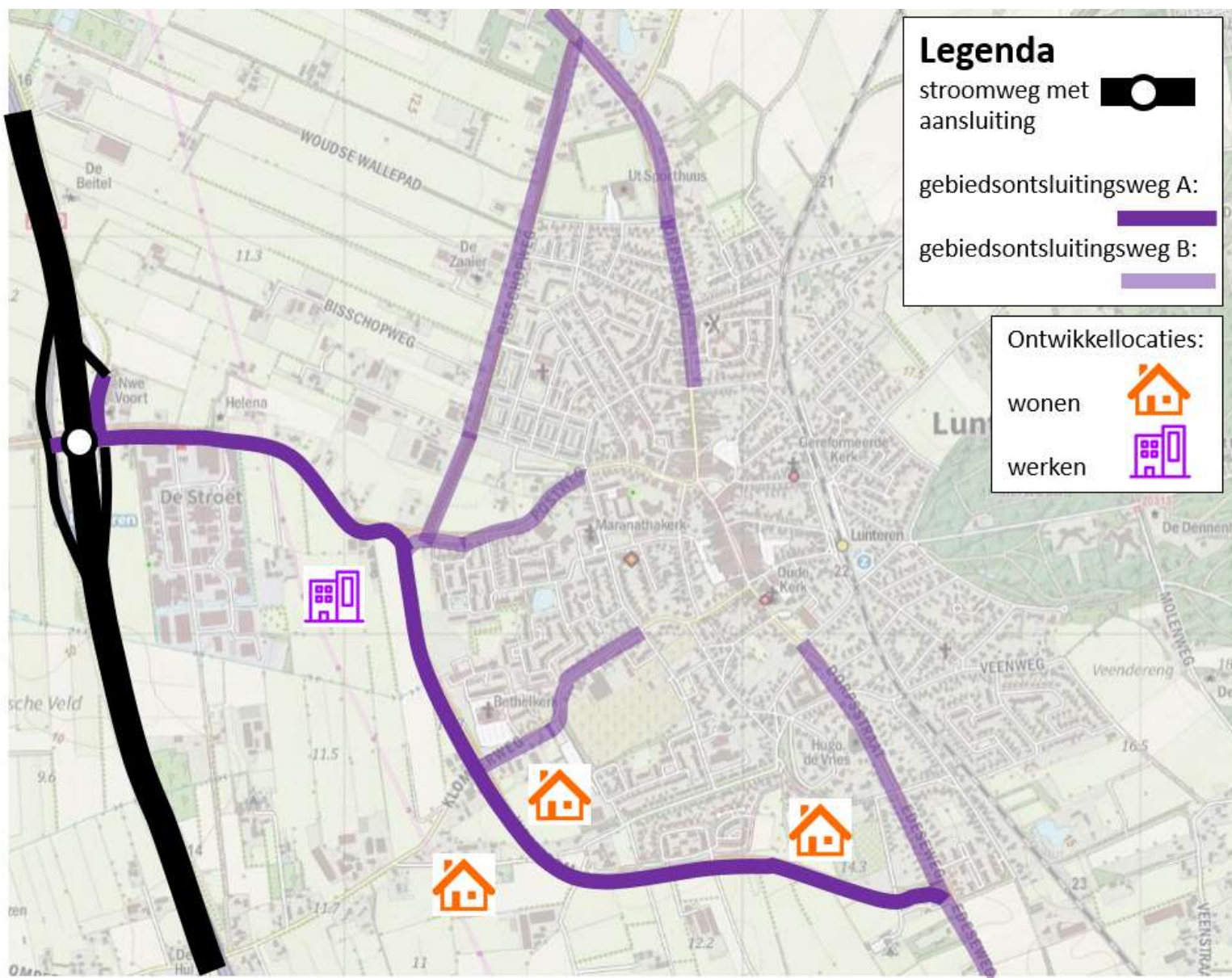




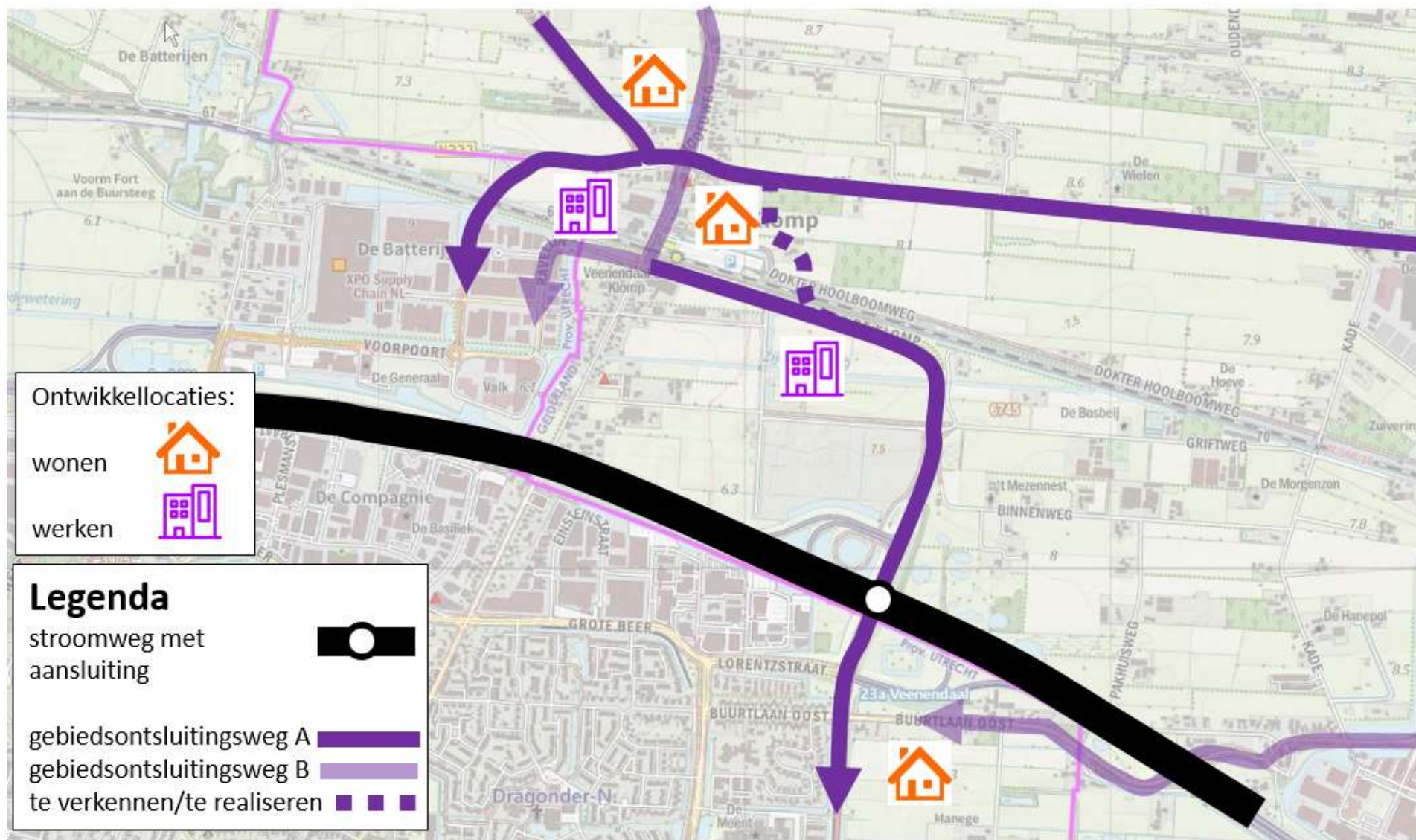
Bijlage 11.11c: Wegencategorisering Bennekom



Bijlage 11.11d: Wegencategorisering Lunteren



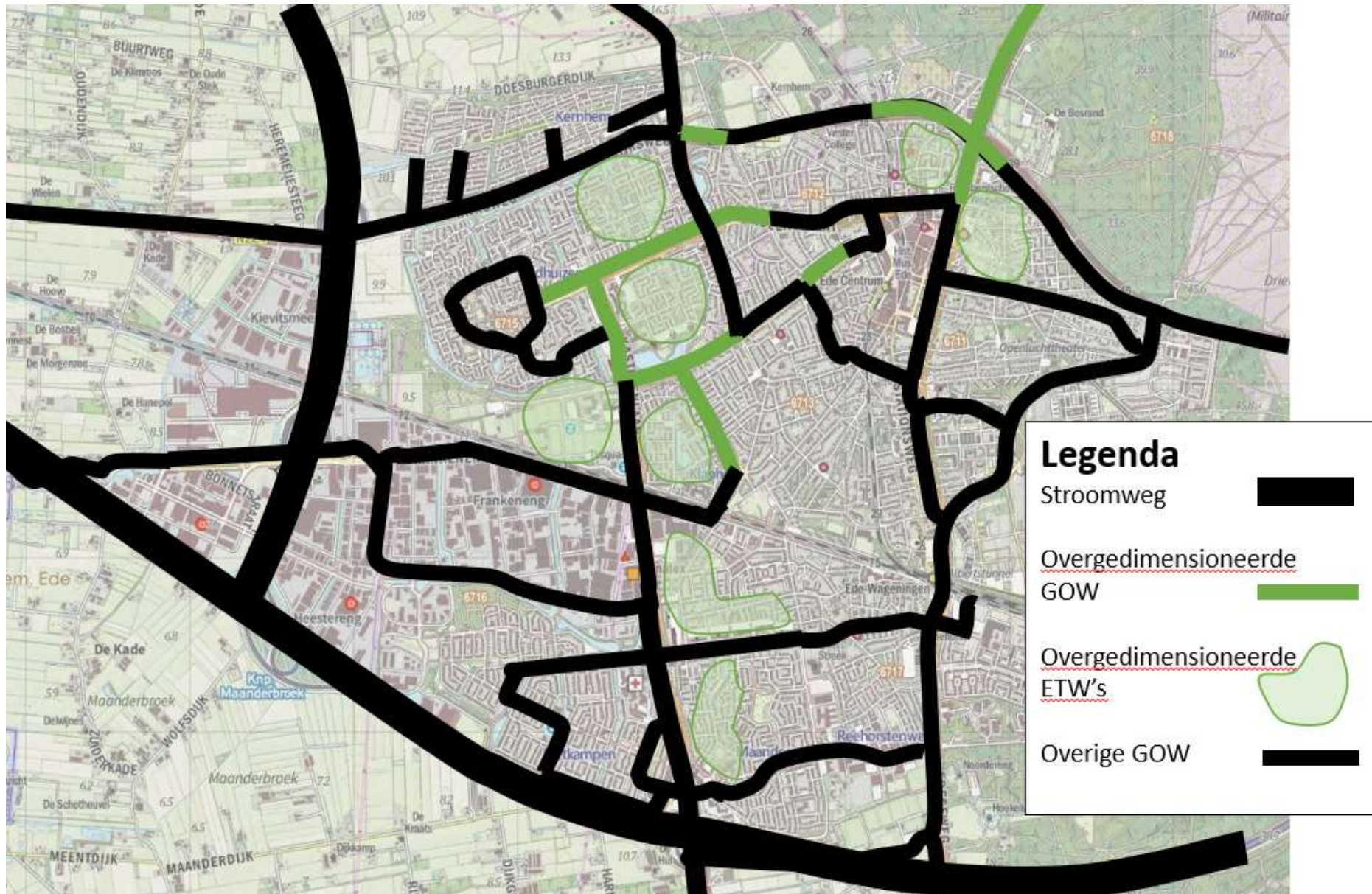
Bijlage 11.11e: Wegencategorisering De Klomp



Opmerking: Ravelijn en Stationsweg af te waarderen naar ETW bij doortrekking Rondweg De Klomp naar N224



Bijlage 11.12: Overgedimensioneerde wegen Ede-Stad





Bijlage 11.13: Ontwikkeling recreatief fietsnet

