

# RAPPORT

## Verkeersveilige inrichting gebiedsontsluitingswegen Ede

Klant: Gemeente Ede  
Datum: 8 maart 2024

**HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.**

Laan 1914 no.35  
3818 EX Amersfoort  
Netherlands  
Mobility & Infrastructure

+31 88 348 20 00 **T**  
+31 33 463 36 52 **F**  
info@rhdhv.com **E**  
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Verkeersveilige inrichting gebiedsontsluitingswegen Ede

Sub titel: Inrichting en prioritering

Referentie: BJ2780-PN/MvM-03

Uw kenmerk

Status: Definitief/1

Datum: 8 maart 2024

Projectnaam: GOW B Ede

Projectnummer: BJ2780

Auteur(s): Peter Nijhout

Opgesteld door: Milou van Mierlo

---

Gecontroleerd door: Lonneke de Vries

---

Datum: 8 maart 2024

---

Goedgekeurd door: Amber van Tatenhove

---

Datum: 8 maart 2024

---

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.



## Inhoud

### Royal HaskoningDHV

Enhancing Society Together

1.1 Aanleiding

1.2 Vraagstelling

1.3 Project aanpak

1.4 Leeswijzer

## 2 Visie en afweging

2.1 Uitgangspunten gemengd verkeer en snelheid

2.2 Stroomschema - inpassing

2.3 Toekomstige veilige (her)inrichting GOW

2.4 Voorlopige keuze snelheid

## 3 Impact en Resultaat

3.1 Effecten

3.2 Klankbordgroep bijeenkomsten met stakeholders

3.3 Gebiedsgerichte werksessies wijk- en dorpsraden

3.4 Resultaat

## 4 Prioritering

4.1 Uitgangpunten voor gefaseerde uitvoering

4.2 Voorlopig uitvoeringsprogramma

4

4

6

7

7

8

8

10

12

13

14

14

17

20

21

22

22

23

## Bijlagen

Bijlage 1– Case studies

Bijlage 2– Bebording GOW30

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Sinds de jaren 90 past Nederland de principes van Duurzaam Veilige verkeersinrichting toe op wegen. Dit betekent onder andere dat er in woonwijken vaak een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt en dat er vrijliggende fietspaden worden aangelegd langs wegen waar de maximumsnelheid 50 km/uur is. Het idee hierachter is dat verschillende soorten verkeer gescheiden worden op wegen waar harder gereden wordt, terwijl ze gemengd kunnen worden op wegen met een lagere snelheidslimiet. Echter, veel gebiedsontsluitingswegen in Ede (en ook elders in Nederland) voldoen nog niet aan deze richtlijnen.

Tegelijkertijd is de afname van het aantal verkeersongevallen per jaar gestagneerd<sup>1</sup>. Dit heeft geleid tot een grotere focus op verkeersveiligheid en heeft ervoor gezorgd dat er meer snelheidslimieten van 30 km/uur worden ingevoerd in bebouwde gebieden. Ook internationaal is er een beweging gaande om op meer wegen in stedelijk gebied de veilige snelheid van 30 km/u toe te passen. Vertegenwoordigers van 140 landen tekenden het verdrag van Stockholm voor het instellen van een deze veiligere snelheid in de bebouwde omgeving. Hierin liepen Oslo en Helsinki voorop, waarbij er na het terugbrengen van de snelheid, aanpassen van de wegontwerp en reduceren van ruimte voor de auto geen dodelijke ongevallen meer plaatsvonden. In Nederland leidde dit in 2020 in de Tweede Kamer tot de Motie van het lid Kröger om 30 km/u in de bebouwde kom als uitgangspunt te nemen, specifiek met aandacht voor schoolomgevingen.

Bij Gemeente Ede is er ook aandacht voor het toepassen van meer 30 km/u binnen de bebouwde kom wanneer het scheiden van verschillende verkeersdeelnemers niet mogelijk is. Dit is vastgelegd in het Bestuursakkoord 2022-2026: toepassen van 30 km/uur bij menging van verkeerssoorten. Aanpassing van de snelheidslimiet vraagt echter wel om alle (mogelijk tegengestelde) belangen af te wegen. Het is daarom belangrijk gebiedsontsluitingswegen met een snelheidslimiet van 50 km/u te onderzoeken.

<sup>1</sup> Hiervoor zijn diverse oorzaken aan te wijzen naast de inrichting van de weg, namelijk de groei van de populatie en aantal verkeersdeelnemers, vergrijzing van de populatie, toename gebruik elektrische fiets, gebruik smartphone in het verkeer etc.

### Wegencategorisering in Ede

Met de vastgestelde Koersnota Mobiliteit is het proces van de herziening van de wegencategorisering gestart. Hierin is de hoofdwegstructuur herijkt. De hoofdwegstructuur is bedoeld om zoveel mogelijk autoverkeer via regionale en nationale routes te leiden en af te handelen. In figuur 1 is de hoofdwegstructuur van de gemeente Ede weergegeven. Om deze functie te vervullen geldt er voor de hoofdwegstructuur binnen de bebouwde kom een snelheidsregime van minimaal 50 km/uur.

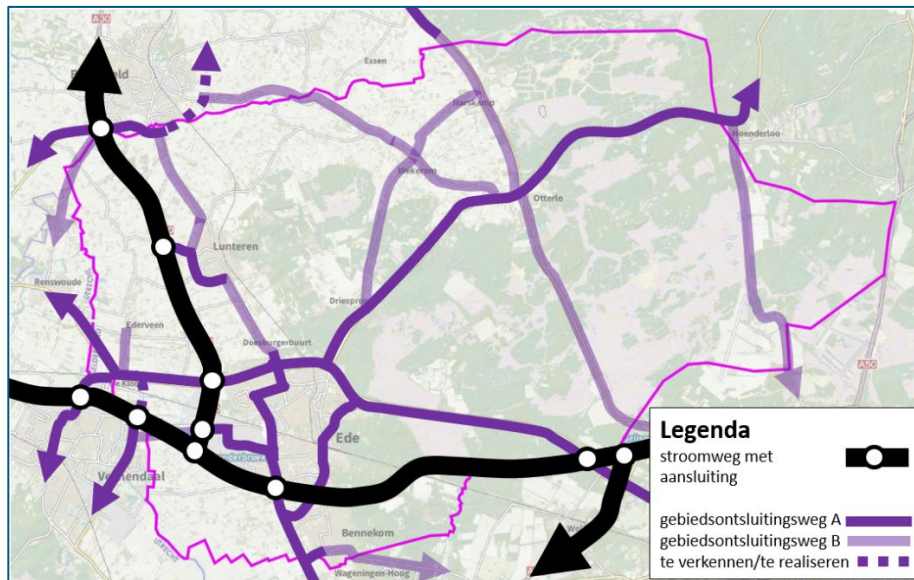


Figuur 1: Hoofdwegennet Ede

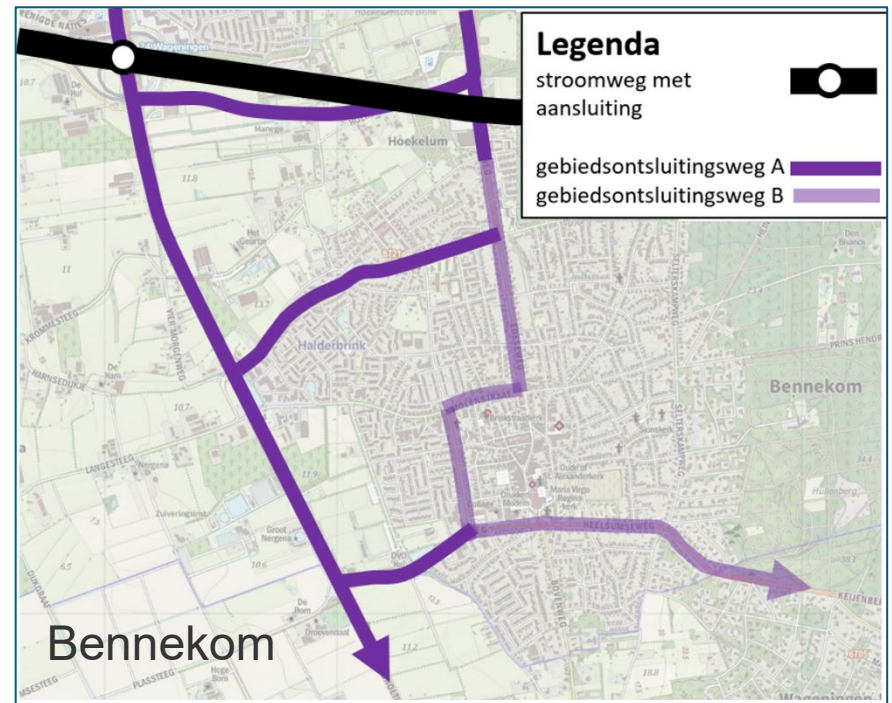
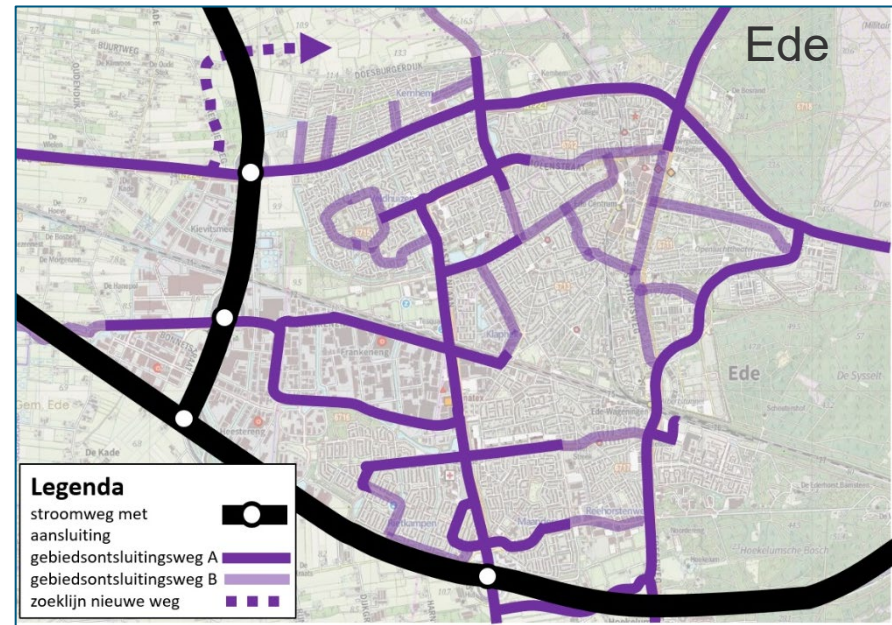
Om het hoofdwegennet zo effectief mogelijk te gebruiken, en woongebieden en centra te ontlasten is ook het netwerk van gebiedsontsluitingswegen herijkt. In de wegencategorisering is onderscheid gemaakt in twee types gebiedsontsluitingswegen (figuur 2, volgende pagina).

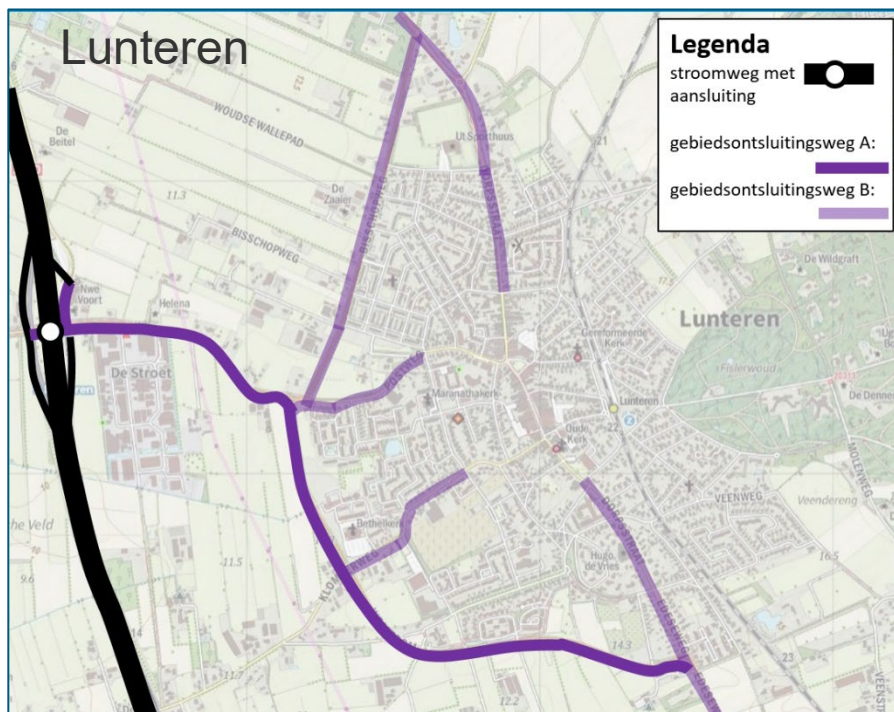
**Gebiedsontsluitingswegen 'type A' (GOW A)**, in de regel gevormd door de hoofdwegenstructuur, plus de belangrijkste inprikkers van de woonkernen en woonwijken waar het autoverkeer op gebundeld wordt. De verkeersfunctie is dominant (doorstroming en bereikbaarheid). De inrichting van deze wegen voldoet zo veel mogelijk aan de landelijke ontwerprichtlijnen die het CROW stelt met een snelheidsregime van 50 km/uur binnen de bebouwde kom.

**Gebiedsontsluitingswegen 'type B' (GOW B)**, 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 en hebben (liever) geen doorgaand verkeer en hebben naast de verkeersfunctie ook een verblijfsfunctie. De inrichting van gebiedsontsluitingswegen type B komt in veel gevallen niet overeen met de landelijke ontwerprichtlijnen die het CROW stelt aan weg met een snelheidsregime van 50 km/uur binnen de kom.



Figuren 2 a t/m e: GOW B wegen (licht paars) als onderdeel van de wegcategory in Ede zoals afgebeeld in de Koersnota. De Van Balverenweg in Bennekom is gecategoriseerd als GOW A terwijl deze grotendeels is ingericht met fietsstroken. Deze weg is daarom aanvullend meegenomen als GOW B weg binnen de bebouwde kom in deze studie.





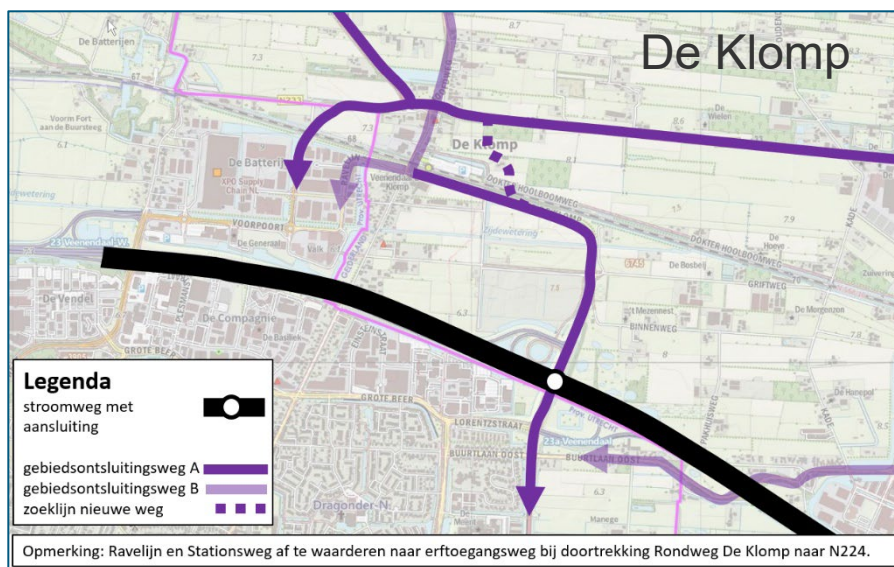
## 1.2 Vraagstelling

Om een veilig wegennetwerk voor verschillende verkeersdeelnemers te creëren heeft de gemeente Ede de behoefte om de huidige functie en inrichting van de GOW-B tegen het licht te houden en te onderzoeken of de nieuwe wegcategorie GOW30 hierop van toepassing kan zijn.

### *Nieuwe wegcategorie GOW30*

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. Vervolgens is een handreiking gemaakt met voorlopige herinrichtingskenmerken GOW30 km/uur (CROW, 2023).

Bij Gemeente Ede is er dus aandacht voor het toepassen van meer 30 km/u binnen de bebouwde kom, maar het is geen doel op zich. Snelheidslimiet en de weginrichting zijn namelijk nauw met elkaar verbonden. Zowel een goede weginrichting bij 30 km/uur als bij 50 km/uur zijn **middelen** om een verkeersveilig netwerk te hebben.



Voor deze opdracht is er specifiek gevraagd naar een **visie op de inrichtingseisen, een toets voor de inpasbaarheid van de GOW-B, het opstellen van een netwerk van gebiedsontsluitingswegen met 50 en 30 km/uur en een prioritering** voor de uitvoering van de gewenste herinrichting van het de GOW B in het netwerk. Het herinrichten van het GOW-B netwerk is een opgave waarbij de Gemeente Ede keuzes maakt voor de toekomst.

Voor de GOW-B wegen binnen de bebouwde kom in beheer bij de provincie Gelderland worden in dit rapport geen keuzes gemaakt.

## 1.3 Project aanpak

De studie heeft plaatsgevonden in 4 stappen zoals weergegeven in Figuur 3. De opbouw van deze rapportage komt overeen met deze aanpak.



Figuur 3: Gebiedsgericht aanpak GOW-B studie

In het opstellen van de uitgangspunten en profielen voor de GOW-B staat verkeersveiligheid centraal. Tegelijkertijd is er oog voor de verschillende ontwikkelingen en trends:

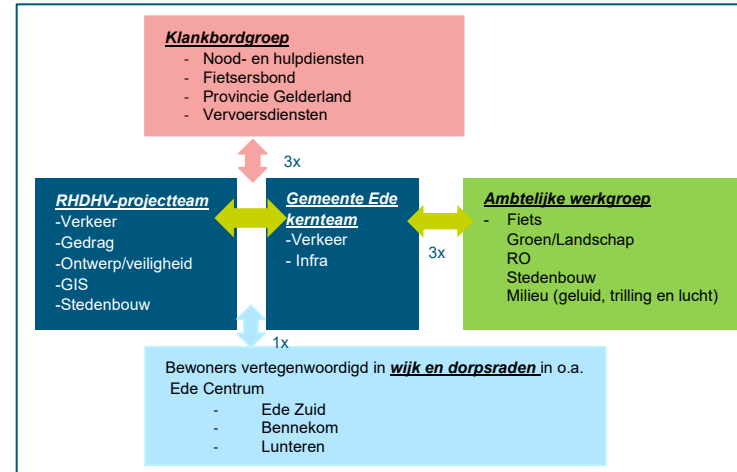
- Groei van diversiteit op het gebied van tweewielers (toename verschil in massa, omvang, afmeting en optreksnelheid);
- Aandacht voor inclusiviteit en diversiteit van weggebruikers (o.a. vergrijzing en stimuleren fietsen voor kinderen);
- Uitdagingen op het gebied van klimaat (o.a. vergroening, wateropslag, hittestress).
- Vraagstukken op het gebied van verblijfsruimte op of nabij straten in kernen en steden versus de bereikbaarheid.

### Participatie

Met een integrale gebiedsgerichte participatie aanpak zijn in deze studie wijk- en dorpsraden, betrokken (Figuur 4). Zij brachten lokale inzichten, ervaringen en specifieke belangen in die de analyse en afwegingen verrijkt hebben. Hiervoor is aangesloten bij de Edese Participatie Aanpak. Uiteindelijk hebben dorps- en wijkraden en belangenbehartigers een adviserende rol gekregen.

Met de ambtelijke organisatie zijn een tweetal projectgroep werksessie georganiseerd. Hierbij zijn de beleidsdomeinen Groen, Stedenbouw, Milieu, Ruimtelijke Ontwikkeling, Infrastructuur en Verkeer geconsulteerd. De klankbordgroep met belangenorganisaties vond driemaal plaats. Hieraan

namen de organisaties de zoals de Fietsersbond, de nood- en hulpdiensten, OV-bedrijven en de provincie Gelderland als wegebeheerder van enkele GOW-B wegen binnen de bebouwde kom en als concessieverlener van het openbaar vervoer deel. Ook hierbij was het participatielevel consulteren. Met de wijk- en dorpsraden zijn per gebied / kern consulterende bijeenkomsten georganiseerd.



Figuur 4: Projectorganisatie

## 1.4 Leeswijzer

**Hoofdstuk 2** beschrijft de visie op de inrichting van de GOW B wegen binnen de bebouwde kom. Het omschrijft de uitgangspunten die zijn meegenomen in de afweging voor het snelheidsregime en de kaders voor de toets inpasbaarheid. Er is gebruik gemaakt van o.a. een GIS-tool en maatwerk voor snelheid, inrichting en inpassing zijn uitgewerkt in de bijlage. In dit hoofdstuk is tevens het voorlopige snelheidsregime toegelicht.

**Hoofdstuk 3** beschrijft vervolgens een toets op consistentie, effecten van de maatregelen, de input uit de gebiedsgerichte sessies en het uiteindelijke resultaat, het voorstel voor de snelheidslimieten en inrichting van wegen.

**Hoofdstuk 4** beschrijft vervolgens de prioritering van de aanpassingen in de vorm van een voorlopig uitvoeringsprogramma Visie en afweging snelheid en inrichting GOW-B wegen in Ede

## 2 Visie en afweging

### 2.1 Uitgangspunten gemengd verkeer en snelheid

#### **Veilige inrichting van gebiedsontsluitingswegen 50km/u binnen de kom**

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het belangrijk om op gebiedsontsluitingswegen conflicten zoveel mogelijk te vermijden. Dit is cruciaal omdat bij een snelheid van 50 km/uur het risico op ernstig letsel of zelfs dodelijke afloop bij een ongeval tussen gemotoriseerd verkeer en een fietser of voetganger aanzienlijk is. Bij hogere snelheden hebben bestuurders meer ruimte nodig om tijdig te kunnen reageren, zoals remmen of stoppen, vooral gezien de vaak hoge verkeersintensiteit op deze wegen.

Om deze reden is het essentieel om bij 50 km/uur verkeersstromen te scheiden. Dit kan worden bereikt door de aanleg van vrijliggende fietspaden, wat de veiligheid van zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer op deze wegen waarborgt.

Echter, op veel gebiedsontsluitingswegen zijn geen vrijliggende fietspaden mogelijk, wat de veiligheid in het geding brengt. Daarom is het vanuit veiligheidsoogpunt wenselijk om de snelheid te verlagen.

Met een snelheid van 30 km/uur hebben bestuurders meer tijd om te anticiperen in complexe en risicovolle situaties, waardoor incidenten vaak kunnen worden voorkomen. Mocht er toch een incident plaatsvinden, dan is de impact over het algemeen minder ernstig en zelden fataal. Dit geldt vooral in situaties waarbij grote aantallen fietsers en gemotoriseerde voertuigen samen op een gebiedsontsluitingsweg rijden.

#### **Nieuwe wegcategorie: Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u**

Met de introductie van de nieuwe wegcategorie, de gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (de GOW30), is er een afwegingskader 30km/h (CROW, 2021) ontwikkeld om de functie van een weg te bepalen. De GOW30 heeft twee hoofdfuncties: het bevorderen van verkeersdoorstroming en het faciliteren van lokale activiteiten en de verblijfsfuncties.

Bij een snelheidslimiet van 30 km/u is gedeeld gebruik van de rijbaan veilig. Het is echter wel wenselijk dat iedere verkeersdeelnemer een eigen plek op de

rijbaan heeft. Een GOW30 heeft daarom altijd een veilige fietsvoorziening zoals fietsstroken van 2 meter breed.

Een GOW30 is ook heel geschikt voor wegen met veel in- en uitvoeg of oversteek bewegingen, bijvoorbeeld wanneer er meerdere publieke functies en/of winkels in de omgeving zijn, of wanneer er veel erftoegangen aan de weg gelegen zijn. De GOW30 heeft een dubbelfunctie, een verkeersfunctie en een verblijfsfunctie.

Het geheel van een GOW30 is gericht op rustig en gestaag rijden. Dat verschilt van de veel voorkomende Erftoegangswegen met een snelheid van 30 km/uur. De bestaande wegcategorie Erftoegangsweg 30 km/u (ETW30) is vooral bedoeld voor lokaal verkeer met een verblijfsfunctie. Dit zijn de overige wegen in woonwijken, binnen een 30 km/u zone.

#### **Inrichtingskenmerken en profielen**

Om toe te werken naar gebiedsontsluitingswegen die veilig zijn voor zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer en die ook inpasbaar zijn in het stedelijk weefsel in Ede zijn uitgangspunten gedefinieerd voor de opbouw van de wegprofielen voor gebiedsontsluitingswegen in combinatie met een snelheidslimiet van 30 of 50 km/uur in Ede. Deze zijn een aanscherping van de richtlijnen uit de 'handreiking voorlopige herinrichtingskenmerken GOW30km/u (CROW, 2023). In tabel 2 zijn de belangrijkste inrichtingskenmerken voor gebiedsontsluitingswegen in Ede uitgewerkt.



Tabel 1: inrichtingskenmerken/maatvoering gebiedsontsluitingswegen Ede, 30km/u en 50 km/u.

	GOW50 km/u	GOW30 km/u
Hoofdwegenstructuur	Mogelijk	Geen onderdeel
Dubbelfunctie	Voorname- lijk verkeersfunctie	Verblijfs- en verkeersfunctie
Totaal breedte profiel*	~ 10% ( z , ' ' a	~ 10% , z , ' ' a
Voetpad	~ 10% z , ' ' a	~ 10% z ) ' ' a
Fietspad 2 richtingen	2.5-4,5 m	Mogelijk indien al aanwezig
Fietspad 1-richting	2 – 2,5 m	Mogelijk indien al aanwezig
Fietsstroken	Niet wenselijk	Ja (menging) 1,7 -2,25 m
Rijbaan**	6,2 - 7,0 m	5,8 - 6,5 m
Groen	~ 10% & voorkeur	Indien mogelijk
Kruispunten	Voorrang GOW50 op GOW30	Voorrang GOW30 op ETW met plateau
Langsparkeren	Niet wenselijk	Mogelijk
Verharding	Asfalt	Voorkeur klinkers

\* Voor de minimale breedte van het profiel is uitgegaan van :  
 < Bij 50 km/uur 2 trottoirs, een 2 richtingen fietspad, groenstrook en rijbaan.  
 < Bij 30 km/uur 2 trottoirs en een rijbaan met fietsstroken (geen groenstrook)  
 \*\* De rijbaanbreedte is inclusief fietsstrook indien aanwezig

### Verharding

Bij een GOW30 (weg met een snelheidslimiet van 30 km/uur) is de voorkeur voor verharding klinkers, vanwege hun herkenbaarheid en het snelheidsremmende effect. Er zijn echter enkele overwegingen die gemaakt moeten worden. Bij 30 km/uur neemt de geluidsemissie van motoren af in vergelijking met 50 km/uur, maar het geluid van banden kan juist toenemen, waardoor het karakter van het geluid verandert. Bovendien vereisen wegen met zwaarder verkeer een sterke fundering. Op drukke wegen waar veel bussen en vrachtwagens rijden, kan de voorkeur daarom uitgaan naar asfalt. Het blijft een kwestie van maatwerk om de juiste keuze te maken.

### Handhaving

Vanuit het perspectief van handhaafbaarheid dient er gestreefd te worden dat door het gebruik van essentiële herkenbaarheidskenmerken in de weginrichting het gewenste verkeersgedrag wordt afgedwongen. Dit betekent dat een weg zo ingericht is dat handhaving in principe niet nodig is. Handhaving is niet mogelijk als functie, snelheidsregime en inrichting van de weg niet overeenkomen. Met deze standaardprofielen wordt hier aan voldaan.

### Fietsvoorzieningen

Met betrekking tot fietsvoorzieningen is het belangrijk om te benadrukken dat verhoogde aanliggende fietsstroken, die op enkele wegen in Ede aanwezig zijn, geen vrijliggende fietspaden zijn en daarom niet passen bij het beoogde eindbeeld van een GOW50 (Figuur 5). In de huidige situatie bieden deze aanliggende fietsstroken wel meer fysieke scheiding tussen langzaam en snelverkeer dan gewone fietsstroken. Daarom zullen ze voorlopig nog niet uit het straatbeeld verdwijnen. Dit maakt deel uit van de uiteindelijke afweging en prioritering (H4).



Figuur 5: Aanliggende verhoogde fietsstroken J.H Tooroplaan/Emmalaan (bron Google Maps)

De brede verplichte fietsstrook is formeel geen fietspad en daarom ook geen onderdeel van een gewenst eindbeeld voor 50 km/uur (figuur 6). Parkeren en halteren achter deze fietsstroken in beide vormen is ongewenst bij 50 km/uur.

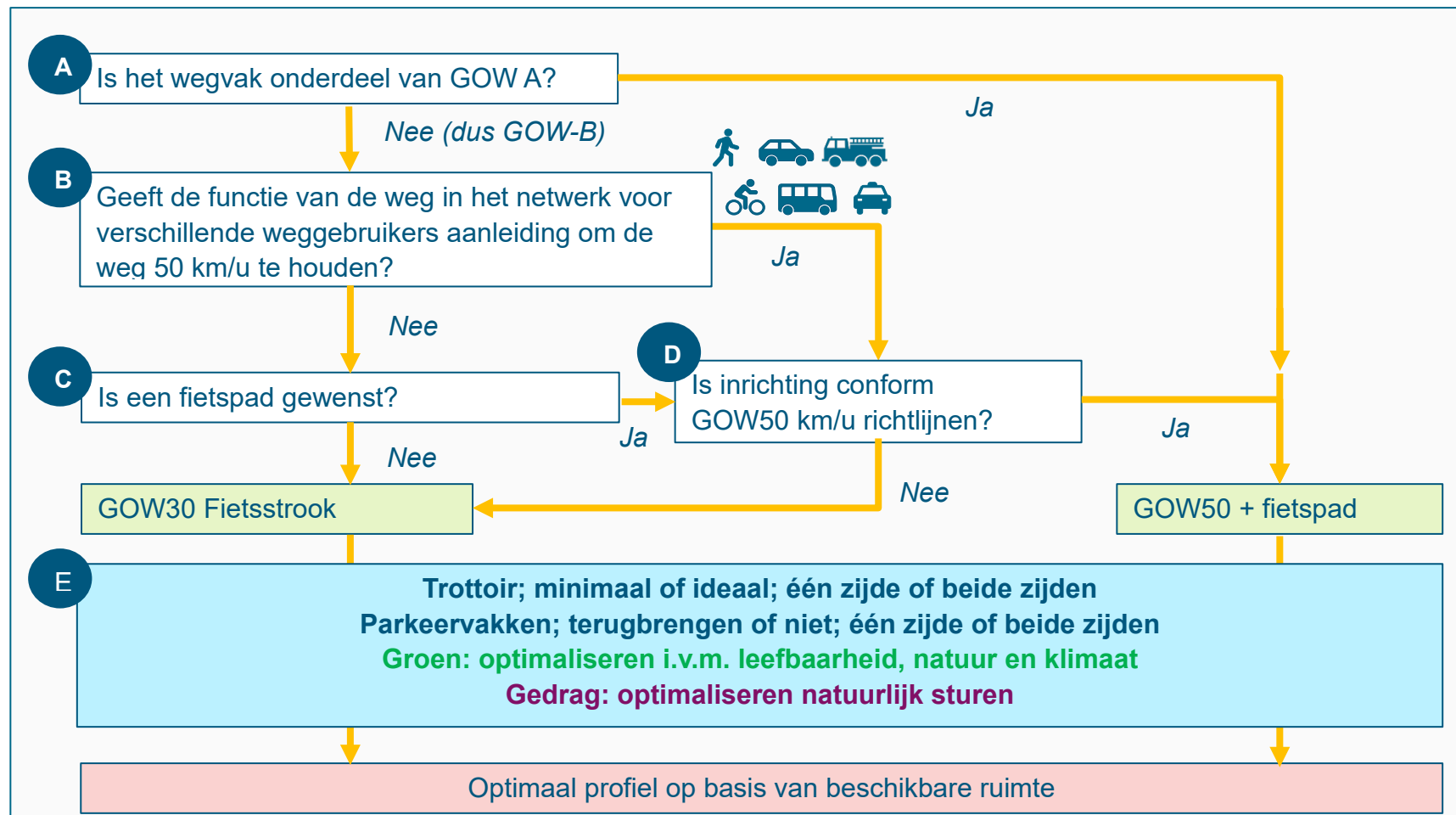


Figuur 6: brede verplichte fietsstrook Raadhuisstraat (bron Google Maps)

## 2.2 Stroomschema - inpassing

Om een effectief verkeerssysteem te creëren is het belangrijk de wegen te beschouwen als onderdeel van het gehele verkeersnet van de gemeente Ede en in relatie tot het bovenliggende netwerk van de provincie en het Rijk. Een aanpassing zoals een snelheidsverandering op één weg heeft namelijk invloed op het gebruik van een andere weg.

Om voor de GOW-B wegen te bepalen welk snelheidsprofiel geschikt is rekening houdend met de minimale profieleisen en beschikbare ruimte in Ede is er, als aanvulling op het afweegkader van CROW, een stroomschema voor Ede ontwikkeld voor de gebiedsontsluitende wegen (zie figuur 7).



Figuur 7: Stroomschema GOW30 - rekening houdend met minimale profiel inrichting en beschikbare ruimte.

Voor alle GOW-B wegen is een analyse uitgevoerd om het ontstaan en het huidige karakter van de weg in kaart te brengen. In gevallen waarin de GOW-B weg een verschil in karakter vertoonde, is deze opgesplitst in twee of drie secties. Daarna is het stroomschema doorlopen, waarbij essentiële vragen zijn beantwoord. De focus lag hierbij op de functie van de weg. Na overweging van redenen om de snelheid op 50 km/uur te houden of naar 30 km/u te brengen, is gekeken of een fietspad noodzakelijk is en of dit passend kan worden geïntegreerd. Dit proces resulteert in een GOW30 met fietsstroken of een GOW50 met fietspad.

Verder is er in het schema vanuit gegaan dat als er na vraag C blijkt dat er geen goede inrichting van een 50 km/uur mogelijk is, het wegvak een 30 km/uur regime krijgt. Tussenvormen zoals aanliggende fietsstroken bij 50 km/uur wegen en fietspaden bij 30 km/uur zijn (zoveel mogelijk) vermeden of het aankopen van gronden voor verkeersvoorzieningen zijn vooralsnog niet opgenomen in het schema. Deze opties komen namelijk in beeld als vraag C beantwoord wordt met 'Nee'. Nu kan er geconcludeerd worden dat wensen vanuit OV en of nood en hulpdiensten ondergeschikt zijn aan de beschikbare ruimte. In hoofdstuk 3 zal blijken dat hier genuanceerder mee om wordt gegaan.

In de praktijk blijkt dat elke weg, en zelfs vaak elk wegvak, maatwerk vereist gezien de bestaande inrichting van de weg en de beschikbare ruimte en plaats/functie in het totale verkeersnetwerk. Daarom is per GOW B weg een casestudie gedaan door bovenstaande vragen te beantwoorden en te rapporteren inclusief een voorlopig keuze voor de snelheid en inrichting. Alle casestudies zijn per kern/wijk gebundeld in **Bijlage 1 Casestudies**.

## Essentiële vragen

### **A. Is de GOW onderdeel van het netwerk GOW A?**

- ◁ Bij een positief antwoord heeft deze weg een vrijliggend fietspad en hoort het wegvak niet tot de scope van deze studie.
- ◁ Bij een negatief antwoord is het een GOW-B wegvak.

### **B. Geeft de functie van de weg in het netwerk voor de verschillende weggebruikers aanleiding om deze weg 50 km/uur te houden?**

- ◁ Is het een belangrijke route voor de nood- en hulpdiensten nu en in de toekomst.
- ◁ Is het een belangrijke OV-route (met onderscheid naar HOV-lijnen, regionale lijnen versus lokale buslijnen) en wat is het rijtijdverlies?
- ◁ Bereikbaarheid/netwerkfunctie fiets/voetgangers/auto.

### **C. Zijn er redenen een fietspad te behouden/ aan te leggen? Zoals:**

- ◁ Intensiteiten (auto en fiets), bij hoge intensiteiten van auto en fiets is het mengen van verkeerssoorten onveilig.
- ◁ Hoofd fietsroute of hogere orde (zijn er alternatieven); als een parallelle route een hogere orde fietsroute betreft is een fietspad niet noodzakelijk.
- ◁ Ongevallen concentraties; als er veel ongevallen zijn waar fietsers bij betrokken zijn (in de langs richting), kan dat een reden zijn een fietspad aan te leggen.
- ◁ Consistent netwerk (qua fietsvoorzieningen).

### **D. Is een inrichting conform GOW50 km/uur mogelijk?**

- ◁ Is het beschikbare profiel op gemeentegrond tussen de kadastergrenzen minimaal 14,3m?

### **E. Als het profiel- en snelheidsregime vaststaan welke integrale afwegingen zijn belangrijk?**

- ◁ Zijn er voetpaden nodig aan beide kanten of volstaat aan één zijde?
- ◁ Is het langsparkeren nog wenselijk? Zijn er alternatieven voor? Is het nodig aan twee zijden?
- ◁ Kan er met het toepassen van minimale maten groen gecreëerd worden dat de groenstructuur versterkt.
- ◁ Welke verharding past bij het GOW30 wegvak? GOW50 rijbaan is asfalt. Vraag E is op abstract niveau beantwoord, verdere uitwerking op schets, concept en detail ontwerp is nodig in een vervoltraject. Voor de uiteindelijke inrichting van een weg (vak) zal namelijk een nieuw traject worden opgestart. Dit kan in een gebiedsproces of in een los traject afhankelijk van de prioriteit.

## 2.3 Toekomstige veilige (her)inrichting GOW gebaseerd op het verleden, voortbordurend op het heden

De opgave om de gebiedsontsluitingswegen in Ede verkeersveilig in te richten is benaderd vanuit het perspectief van een transitie over de lange termijn (20 jaar). Dit heeft ruimte gegeven om de inrichting (vorm) op basis van de functie en gebruik van de GOW-B wegen integraal te beschouwen. Naast een focus op (verkeers)veiligheid is er ook aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving, het toekomstbeeld van mobiliteit, klimaatadaptatie, gedrag en sociale interactie. Herinrichting van bestaand stedelijk gebied start echter nooit met een blank vel, er dient altijd rekening te worden gehouden met wat was (verleden) en wat is (heden). Vervolgens kan worden afgewogen wat wordt behouden, waar afscheid van genomen wordt en wat wordt vernieuwd. Tabel 2 geeft de visie op de opgave weer zoals deze is aangevlogen in deze studie.

Tabel 2: Visie toekomstige veilige (her)inrichting GOW

<p><b>Verleden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Historische structuren hebben waarde en houden we intact.</li> <li>• We signaleren kansen voor een cultuurhistorische referentie.</li> </ul>	<p><b>Heden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het huidige gebruik van wegen door fietsers en gemotoriseerd verkeer, de wijze waarop de weg momenteel is ingericht en ongevallencijfers geeft inzicht in het huidige verkeersveiligheidsrisico.</li> <li>• Het huidige profiel, ruimte tussen erfgronden dicteert de mogelijkheden en uitdagingen voor de toekomst.</li> <li>• De huidige inrichting en geometrie van de weg, maar ook de omgeving bepaalt de beleving van de gebruiker, het bepaalt onder andere de perceptie van snelheid, associaties welke gewenst of ongewenst rijgedrag uitnodigen en (on)mogelijkheden voor sociale interactie. We signaleren waar extra aandacht nodig is voor natuurlijk sturen van gewenste snelheidsgedrag</li> <li>• De huidige inrichting draagt bij of reduceert klimaatrisico's zoals hittestress of wateroverlast. We signaleren voor welke wegen er extra aandacht nodig is.</li> </ul>	<p><b>Toekomst</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Er is een nieuwe weg categorie geïntroduceerd de Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30). Deze weg heeft een dubbelfunctie: doorstromen en verblijven met nadruk op veiligheid en leefbaarheid met een logisch auto- en fietsnetwerk. Deze studie bepaalt voor welke GOW B wegen functie, vorm en gebruik van een GOW30 past of een GOW50 km/uur past.</li> <li>• Er zijn steeds meer en diverse vormen van lichtere elektrisch voertuigen. Daarnaast groeit het aantal fietsen. Beide ontwikkelingen dragen bij aan de visie uit de koersnota en het is wenselijk dat dit zich voortzet. We houden rekening met deze groei en de ruimte die dit vraagt.</li> <li>• Verkeersruimte is onderdeel van de openbare ruimte, inrichting hiervan draagt bij aan de kwaliteit van de leefomgeving in Ede. Hieraan dragen we bij door in deze opdracht toe te werken naar het creëren van robuuste netwerken met sterke fiets- en wandelroutes en krachtig OV, waarbij gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk om stadscentra, dorpskernen en woonwijken heen rijdt.</li> </ul>
--	--	--

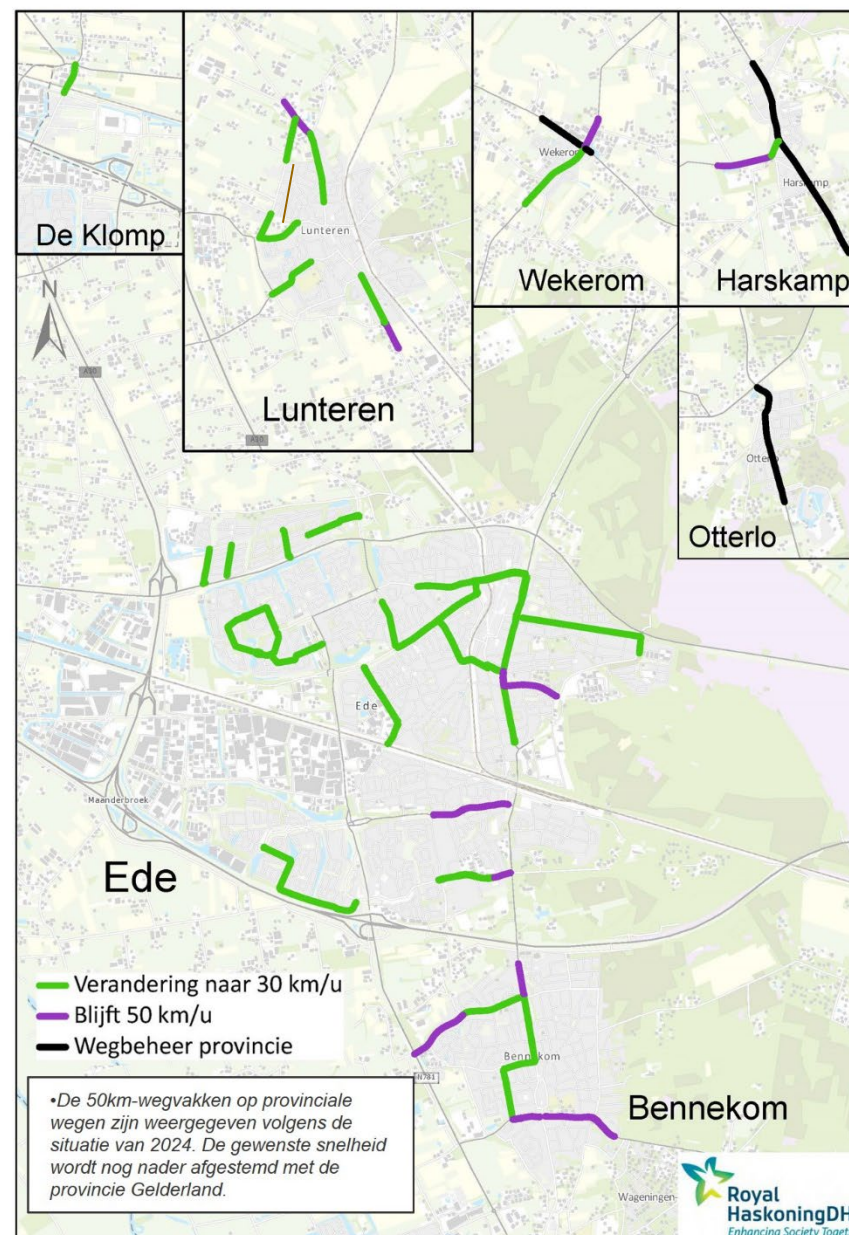
## 2.4 Voorlopige keuze snelheid

Er hebben meerdere werksessies plaatsgevonden om de voorlopige keuze voor de snelheid te bepalen. Er is gestart met een interne werksessie met verkeerskundige, verkeersontwerper en gedragskundige van RHDHV. Vervolgens heeft een werksessie plaatsgevonden met de verkeerskundigen van gemeente Ede en zijn er gebiedsgerichte sessies georganiseerd (H3.4).

De kaart in figuur 8 laat de voorlopige keuze voor de snelheid zien. In totaal heeft de analyse en afweging geleid tot 62 onderscheidende wegvakken op 42 wegen binnen de kom. Hiervan blijven 11 wegvakken 50 km/uur en 44 wegvakken worden/zijn 30 km/uur.

Van de 62 wegvakken zijn er 7 wegvakken in beheer bij de provincie Gelderland. De provincie Gelderland start in 2024 een onderzoek naar de categorisering en inrichting voor haar wegen binnen en buiten de kom, mede vanwege de introductie van de GOW30 km/uur en de discussie rond GOW 60 km/uur wegen (Functioneel Kader Wegennet, FKW). Provinciale wegen binnen de kom in Wekerom, Harskamp en Otterlo zijn daarom niet meegenomen in de analyse en afweging. Voorlopig blijven deze wegen 50 km/uur.

In Otterlo voert de gemeente Ede in het kader van het Gebiedsproces Otterlo al de nodige gesprekken met de provincie Gelderland over een mogelijke herinrichting van de N310 in de toekomst. Daarbij wordt ook gekeken naar het mogelijk verlagen van de snelheid naar 30 km/uur.



Figuur 8: Voorstel veranderingen snelheidsregime

### 3 Impact en Resultaat

Dit hoofdstuk beschrijft de effecten van de voorgestelde aanpassingen. Hierbij is gekeken naar de logische en consistente toepassing van snelheidsregimes op netwerkniveau, gevolgd door de weergave van omrijdeffecten na de aanpassing. De voorlopige keuzes voor snelheidsregimes en profielen zijn ook voorgelegd aan belangenorganisaties zoals het openbaar vervoer, nood- en hulpdiensten, en fietsers tijdens de klankbordgroepsessies. Deze voorlopige keuze voor snelheidsregime en profiel zijn tijdens gebiedsgerichte sessies voorgelegd aan de wijk- en dorpsraden.

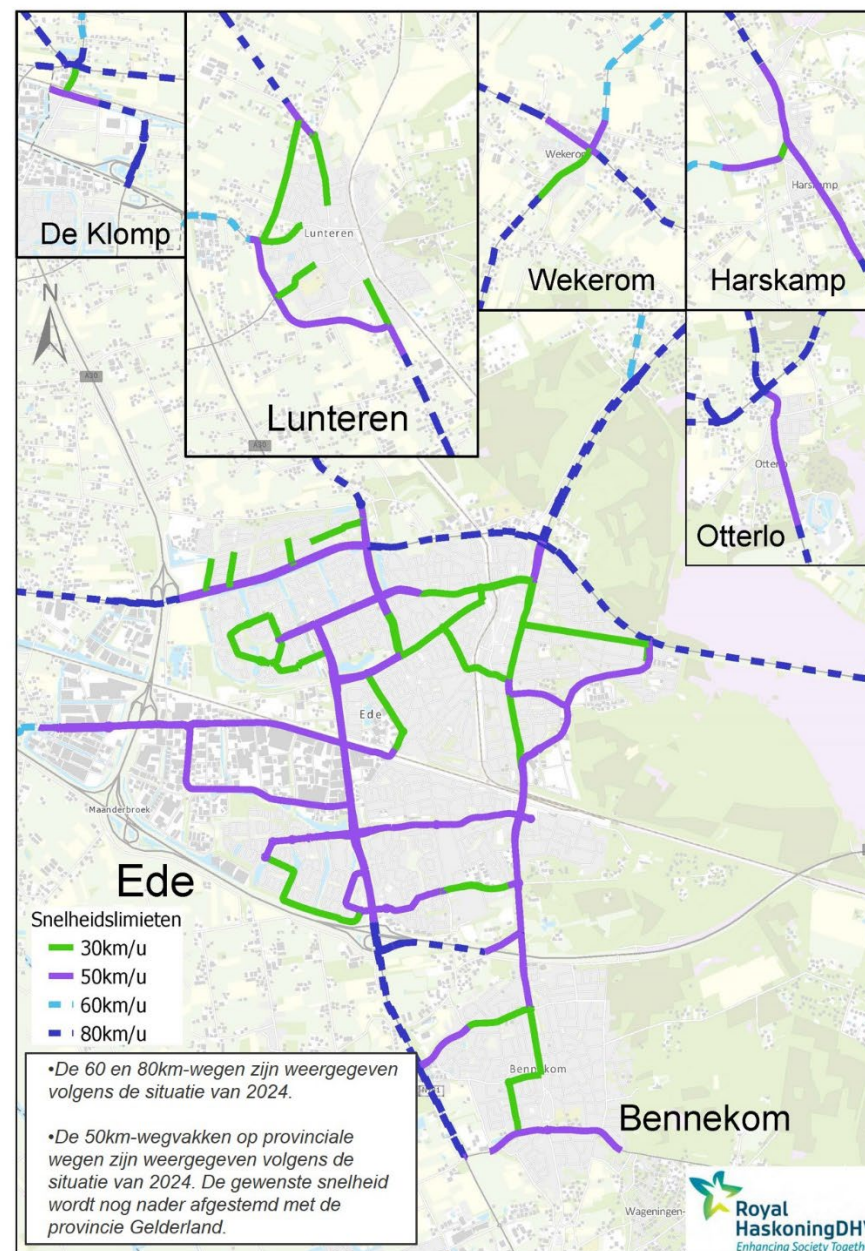
#### 3.1 Effecten

##### Consistentie overgangen snelheidsregime

De netwerkkaart in figuur 9 laat het voorgestelde snelheidsregime van de GOW-B wegen in het gehele GOW-netwerk zien. Hierin worden de frequentie en positie van overgangen tussen de verschillende wegcategorieën, GOW30 km/u, 50 km/u, 60km/u en 80 km/u, binnen en buiten de kom zichtbaar. Snelheidsverschillen op één traject komen vaker voor op wegen in de verschillende dorpen in Ede. Dit komt doordat de doorgaande weg buiten de bebouwde kom vaak overgaat in een traject binnen de bebouwde kom. Een overgang van GOW30 km/uur binnen de kom naar een GOW 80 km/uur buiten de kom is niet wenselijk. Een wegvak van 50 km/uur binnen de kom tussen het 30 km/uur deel en het 80 km/uur deel is dan wenselijk.

In Lunteren is op twee locaties een wegvak van 50 km/u voorgesteld voor een overgang van 30 km/u naar 80 km/u, op de Barneveldseweg richting Barneveld en op de Edeseweg richting Ede. Vanaf de westkant is er een overgang op de Postweg van 60 km/uur naar 50 km/uur. Na aansluiting met de Westzoom (blijft 50 km/uur) wordt de Postweg 30 km/uur. Bij Wekerom is er met de nieuwe indeling een overgang op de Edeseweg richting Ede van 30 km/uur naar 80 km/uur. Bij de uitwerking van de Edeseweg in Wekerom wordt voorgesteld een tussenwegvak met 50 km/uur (met fietspaden) in te richten. Bij Harskamp, Bennekom en De Klomp wordt voorzien in logische snelheidsovergangen.

De gemeente Ede heeft voor de bebording bij de overgangen naar een GOW50 en 30 een schematische tekening gemaakt (zie bijlage 2).



Figuur 9: Snelheidslimieten gewenste situatie (provinciale wegen huidige regime)

## Lengte en reistijd

In het verleden waren er richtlijnen aan de maximale lengte/reistijd die een automobilist aflegt binnen een 30 km/uur regime. Tegenwoordig worden deze niet meer toegepast en wordt aan de hand van expert judgement bepaald of de reistijd vanuit een woonwijk tot een gebiedsontsluitingsweg acceptabel zijn. De afstand tot een gebiedsontsluitingsweg verandert in feite niet met de herinrichting van de GOW B wegen naar een GOW30 km/uur.

De reistijd verandert wel aangezien de reistijd op een wegvak bij 30 km/uur iets langer is dan op een wegvak met 50 km/uur. Bij een afstand van 1 km betekent dit een verschil van 48 seconden, mits er tussentijds niet wordt versneld of afgeremd.

In de praktijk is de extra reistijd voor bestuurders circa een minuut, aangezien een (deel) van de GOW30 vaak maar een klein deel van de totale route uitmaakt. Voor bestuurders in de centra van Ede stad en de dorpen zoals Bennekom en Lunteren, is de toename in reistijd naar de gebiedsontsluitingswegen met 50 km/uur het grootste. De bijkomende vertraging wordt als acceptabel beschouwd.

## Omrijdroutes

Als gevolg van een verandering van een snelheidsregime op een weg kan het gebeuren dat weggebruikers andere routes kiezen. Dit kan leiden tot onwenselijk sluipverkeer door een woonwijk en/of langs een gevoelige bestemming (geluid, veiligheid). Het is en blijft de bedoeling dat het verkeer vanuit de verblijfsgebieden zo snel mogelijk hun weg zoeken naar en gebundeld worden op de hoofdwegenstructuur van Ede.

Door de snelheidsmaatregel wordt het naar verwachting drukker op de GOW50 wegen. Dit is een positief effect mits het verkeer kan blijven doorstromen op de GOW50 wegen. Veel van deze GOW50 wegen maken namelijk onderdeel uit van de hoofdwegenstructuur van Ede. De wegen die deel uitmaken van de hoofdwegenstructuur hebben allemaal vrijliggende fietspaden en qua verkeersveiligheid geeft dit een verbetering aangezien de GOW30 wegen grotendeels zijn uitgerust met fietsstroken.

Met het vigerende verkeersmodel Ede voor 2040 zijn de effecten van de snelheidsverlaging op de GOW B wegen die van 50 naar 30 km/uur gaan inzichtelijk gemaakt ten opzichte van de 2040 prognose, die ook voorziet in alle stedelijke ontwikkelingen tot die tijd<sup>1</sup>. Figuur 10 geeft schematisch de belangrijkste effecten aan in Ede Stad en Bennekom. In de dorpen Wekerom, Otterlo, De Klomp en Harskamp zijn de effecten marginaal. Er zijn hier nauwelijks alternatieve routes. Samenvattend kan worden geconcludeerd dat het omrijdend verkeer door de snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/uur kan worden opgevangen op de gebiedsontsluitingswegen die hun 50 km/uur limiet behouden. Ook de kruispunten hebben voldoende restcapaciteit. De gebiedsontsluitingswegen met een snelheidslimiet van 30 km/uur blijven essentiële ontsluitingswegen in dit deel van Ede. Indien nodig kunnen ongewenste omrijdeffecten op erftoegangswegen in woonwijken worden gemitigeerd door maatregelen zoals verkeersdrempels en aanpassingen aan de verkeerscirculatie. Met name in en om het centrum van Ede stad en in Bennekom is nader onderzoek wenselijk naar mogelijke mitigerende maatregelen om het verdrijvingseffect naar de verblijfsgebieden te verkleinen.

### Ede stad

GOW30 wegen als de Klinkenbergerweg, Raadhuisstraat, Eikenlaan, Arnhemseweg, Ericalaan, Schaapsweg, Veenderweg, Molenstraat maar ook de Klaphekweg, Zandlaan, het zuidelijke deel Laan der Verenigde Naties in Ede stad worden vanwege de stedelijke ontwikkelingen drukker maar vanwege de snelheidsreducties weer minder druk. Op de GOW50 wegen N224, de Parklaan, Keesomstraat en Emmalaan/Tooroplaan wordt het drukker. Het verkeer wordt nauwelijks verdreven naar de snelwegen A12 en A30.

Op de GOW50 wegen Edeseweg en Bennekomseweg wordt het minder druk. Dit komt omdat deze wegen in 2030 tegen hun capaciteit aan zitten en doordat de route via de Klinkenbergerweg/Raadhuisstraat minder aantrekkelijk is neemt het doorgaande noord-zuid verkeer aan de oostkant van Ede af. Het doorgaande noord-zuid verkeer wordt via de Parklaan en een deel van de

---

<sup>1</sup> De maximumsnelheden in het verkeersmodel op de GOW B wegen waarvan het snelheidsregime van 50 naar 30 km/uur gaat, zijn in het verkeersmodel verlaagd naar 35 km/uur. Dit is gedaan om in het verkeersmodel onderscheid te maken met ETW wegen, die 30 km/uur zijn. Het is de bedoeling dat het verkeer zich wel blijft verzamelen en zijn route zoekt via de GOW30 km/uur wegen naar de GOW50 km/uur wegen.

N224 gefaciliteerd. Verder is de doorgaande oost-west verbinding via de Frans Halslaan en Zandlaan minder druk omdat een groot deel van de Zandlaan 30 km/uur wordt en de parallel Emmalaan/Toorplaan 50 km/uur blijft. Door de snelheidsverlaging is er ongewenste groei van verkeer over erftoegangswegen die kunnen dienen als alternatief voor de GOW30 wegen. Dit gebeurt o.a. op de Telefoonweg en omgeving, op de Stationsweg (ingericht als fietsstraat), Verlengde Maanderweg, Pr Bernardlaan, Hakselseweg (ten noorden van de rotonde Hakselseweg/Klaphekweg) en op wegen ten zuiden van de Arnhemseweg (Burgemeestersbuurt)<sup>2</sup>. In Ede Zuid zien we weinig ongewenst verkeer door de snelheidsverlaging op de GOW B wegen.

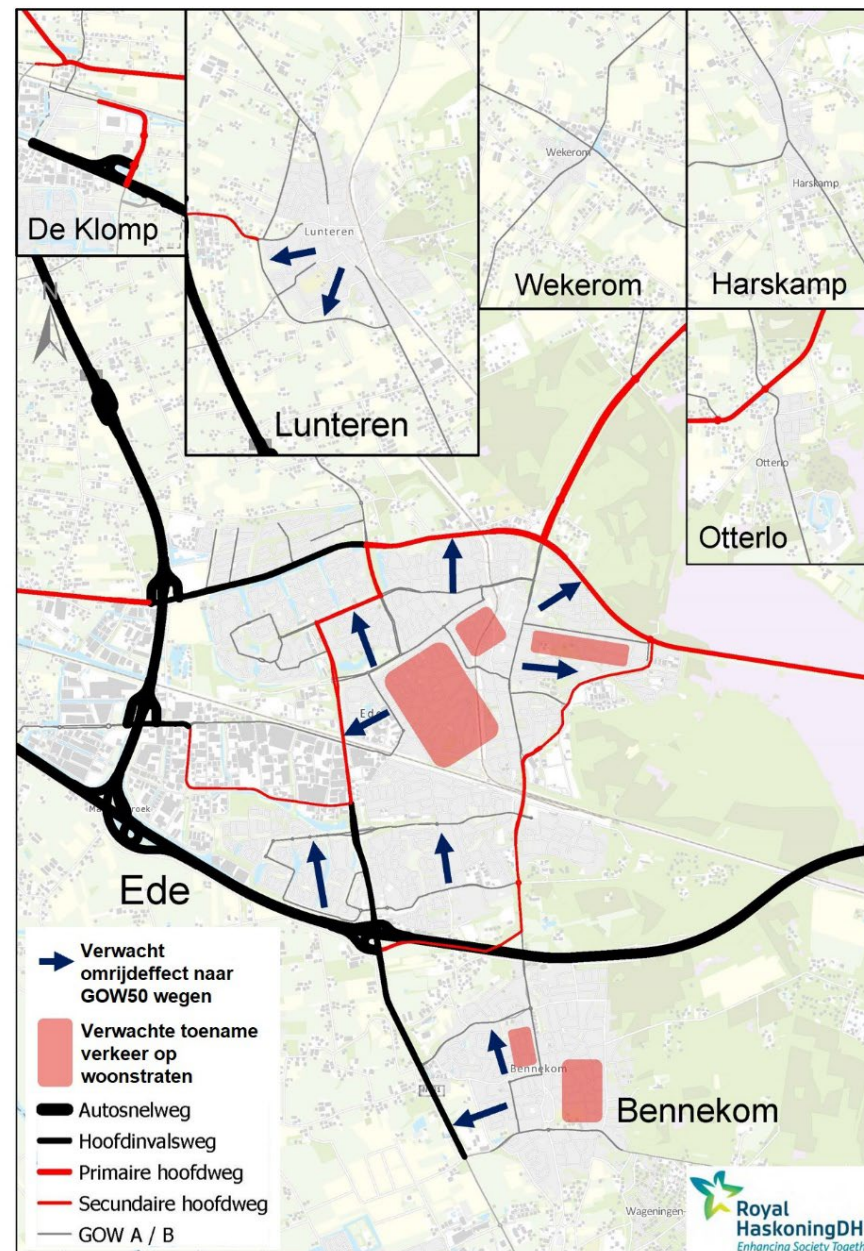
### Bennekom

In Bennekom wordt het drukker op de N781 en het westelijk deel van de Van Balverenweg. Hoewel de Heelsumseweg een snelheidslimiet van 50 km/uur behoudt en fungeert als oost-west verbinding wordt het er minder druk. Dit komt doordat de noord-zuid route minder aantrekkelijk wordt op de GOW30 wegen, zoals de Commandeursweg, een deel van de Molenstraat en de Edeseweg. Als gevolg daarvan neemt het verkeer door Bennekom Oost toe. Dit is ongewenst op o.a. de Selterkampsweg. Ook ten westen van de Edeseweg is er enige druk op de erftoegangswegen. De huidige situatie kent al ongewenst verkeer door Bennekom Oost en deze studie geeft wederom aanleiding voor een onderzoek naar de nut en noodzaak van mitigerende maatregelen. Het belang van deze maatregelen wordt alleen maar urgenter door het instellen van een snelheidslimiet van 30 km/uur op de doorgaande noord-zuid verbinding, wat overigens een onderdeel is van de Dorpsvisie van Bennekom.

### Lunteren

In Lunteren zijn de omrijdeffecten beperkt doordat alle inprikkers en de Bisschopsweg een snelheidslimiet van 30 km/uur krijgen. Mogelijke alternatieve routes vereisen daardoor ook meer reistijd. Wel is het van belang de verkeerssituatie na realisatie van de randweg-oost in Barneveld te monitoren (als deze er daadwerkelijk komt). Mogelijk gaat dit doorgaand verkeer in Lunteren verlichten (tussen Meulunterseweg en aansluiting A30).

<sup>2</sup>De ervaring leert dat dit negatieve effect wordt overschat door het verkeersmodel. De weerstand in smallere erftoegangswegen in woonwijken wordt onderschat (bijvoorbeeld ten gevolge van geparkeerde auto's en verkeersdrempels) in het verkeersmodel.



Figuur 10: Verwachte verplaatsing van gemotoriseerd verkeer



### 3.2 Klankbordgroep bijeenkomsten met stakeholders

Er hebben meerdere klankbordgroep bijeenkomsten plaatsgevonden met de fietsersbond, de nood- en hulpdiensten, de provincie Gelderland als OV-concessiehouder, vervoerder. Hierin bleek steun voor de ontwikkeling van 30 km/u per om de verkeersveiligheid te verhogen. Echter op een aantal wegen komen ook andere belangen in het geding en zijn deze tegenstellend.

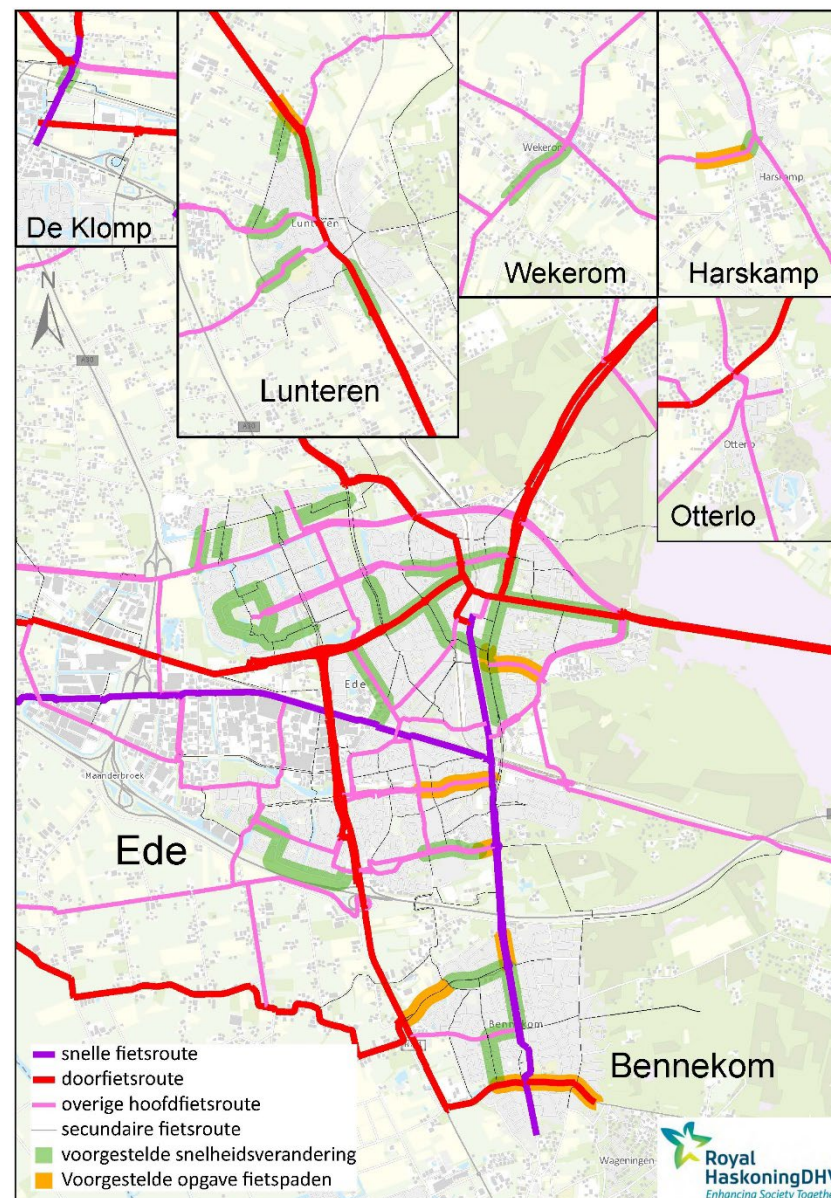
#### Fiets

Figuur 11 geeft het fietsnetwerk van Ede weer, onderverdeeld in snelle fietsroutes, doorfietsroutes, overige hoofdfietsroutes en secundaire routes.

Hoofdfietsroutes hebben bij voorkeur een fietspad. Bij GOW B-wegen die momenteel zijn ingericht met fietsstroken, wordt als uitgangspunt genomen dat ze een snelheidslimiet van 30 km/uur krijgen als er onvoldoende ruimte is voor fietspaden. Wegen met fietspaden die voldoende breed zijn en vrij liggen van de rijbaan behouden idealiter een snelheidslimiet van 50 km/uur. Wegen met aanliggende fietspaden (al dan niet verhoogd) voldoen niet aan de normen en voor meer veiligheid is een snelheidsverlaging wenselijk.

In het fietsnetwerk is ook gezocht naar een verdeling tussen fiets- en autoverkeer. Zoals in de combinatie van de Stationsweg, Klinkenbergerweg en de Parklaan. De Stationsweg wordt/is omgevormd tot een fietsstraat (30 km/uur) als onderdeel van de snelle fietsroute Ede Centrum - Ede station - Bennekom - Wageningen. Het auto- en busverkeer wordt omgeleid naar de Klinkenbergerweg en Parklaan. De Klinkenbergerweg krijgt/heeft als GOW B een belangrijke OV-functie. Vanwege beperkte ruimte om het OV te scheiden van het fietsverkeer wordt voorgesteld om een (zuidelijk) deel van de Klinkenbergerweg naar 30 km/uur terug te brengen. Hierdoor wordt het verkeer naar het centrum geleid via de Eikenlaan, een inrikker vanaf de Parklaan naar de Klinkenbergwerweg en het doorgaande verkeer te rijden via de Parklaan. Deze aanpassing verbetert de leefbaarheid en (fiets)veiligheid op de Klinkenbergerweg.

Verder wordt voorgesteld om de Eikenlaan in te richten met vrijliggende fietspaden en een snelheidslimiet van 50 km/uur te behouden.



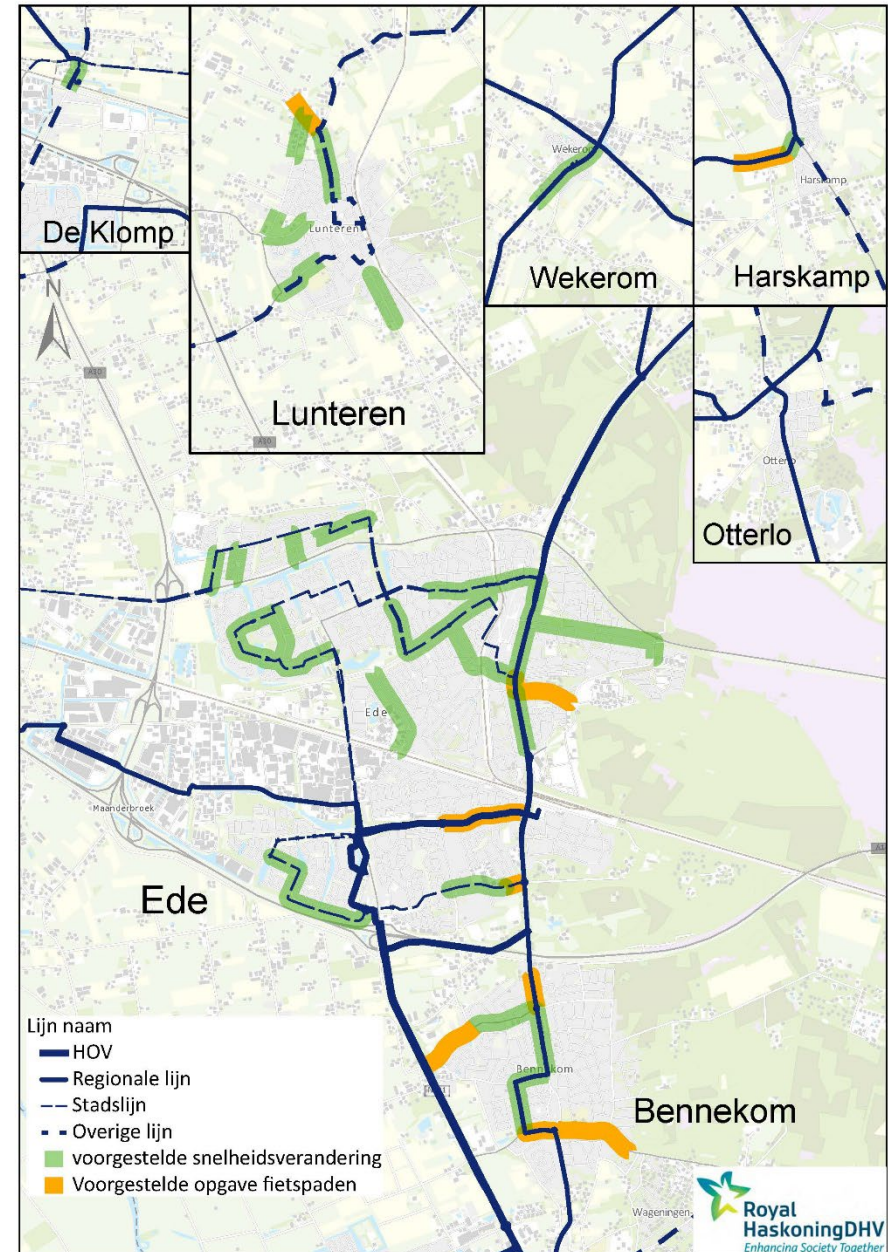
Figuur 11: Fietsnetwerk en voorgestelde snelheidsverandering

## Openbaar vervoer

Op een deel van de gebiedsontsluitingswegen waar de snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/uur wordt voorgesteld rijdt openbaar vervoer. Figuur 12 geeft de lijnvoering vanaf februari 2024. Hierbij is de verplaatsing van het busstation naar de Akulaan, gelegen ten zuiden van het verbouwde station Ede-Wageningen aan de oostkant van de Klinkenbergerweg gerealiseerd. Voor het openbaar vervoer spelen korte reistijden en stiptheid een belangrijke rol. Stiptheid betekent het kunnen rijden van een betrouwbare dienstregeling zonder vertragingen. Extra rijtijd betekent dat mogelijk extra inzet van voertuigen nodig is en daarmee extra exploitatiekosten. Daar komt bij dat invoering van 30 km/uur op hoogfrequente en verbindende regionale lijnen lastiger te realiseren is vanuit belang OV dan op lager frequente ontsluitende en meer lokale lijnen.

De voorgestelde maatregelen hebben geen impact op de rijtijd van de bestaande Rijnlijn (HOV) tussen Ede en Wageningen. Een tweede HOV-lijn tussen Ede en Veenendaal via Ede Zuid (Emmalaan/Tooroplaan) is in onderzoek. Op de stadslijnen heeft de snelheidsmaatregel op de rijtijd de meeste impact aangezien deze lijnen over veel GOW30 trajecten rijden. Met name de aanpassingen op de snelheid op de wegen van en naar het centrum van Ede stad hebben veel impact op de stadslijnen en regionale lijnen. Dit betreft de Veenderweg, Molenstraat en Klinkenbergerweg. De impact op de enkele regionale lijnen is beperkt aangezien maar een klein deel van totale traject van de buslijn over een GOW30 km/uur deeltraject is geprojecteerd. Verder kan gesteld worden dat op veel gebiedsontsluitingswegen (zeker met fietsstroken) de bussen de snelheid van 50 km/uur niet halen vanwege de interactie met het andere verkeer (denk aan fietsers, auto, vrachtauto's) en de grote hoeveelheid kruisingen. Om dit aspect mee te nemen is er een aanvullend onderzoek nodig naar de huidige rijtijden van de bussen in de gemeente Ede.

Tot slot is het belangrijk op te merken dat snelheidsremmende maatregelen zoals plateaus en drempels niet goed samengaan met bussen. Dit kan het comfort van zowel de busreiziger als de buschauffeur verminderen. Als er drempels of plateaus aangelegd worden, dienen deze bij voorkeur busvriendelijk te zijn. Daarbij moet rekening worden gehouden dat bussen steeds zwaarder worden in verband met de elektrificatie en ook zwaardere eisen stellen aan de verharding.



Figuur 12: Busnetwerk en voorgestelde snelheidsveranderingen

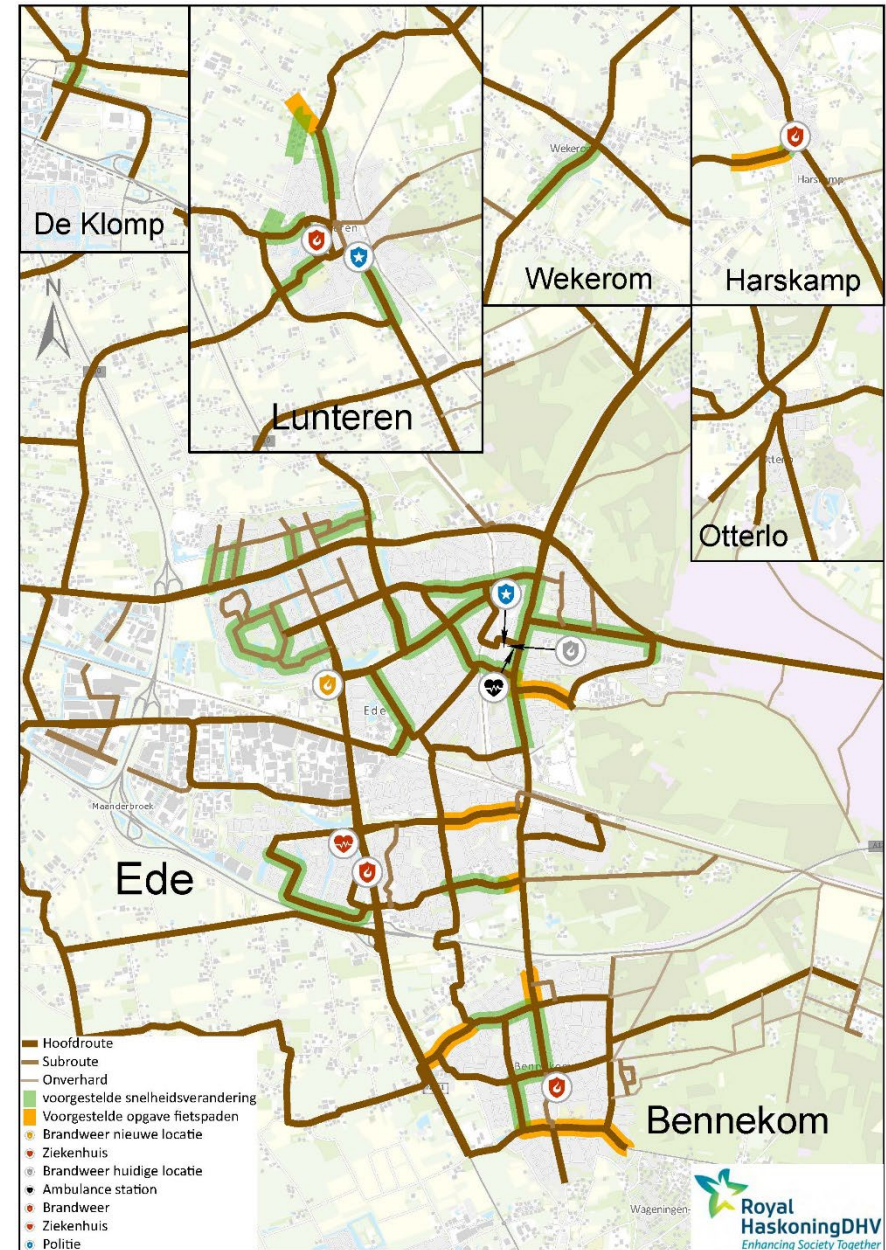
## Nood- en hulpdiensten

De nood- en hulpdiensten mogen harder rijden dan de geldende maximumsnelheid (tot 40 km/uur te hard voor lichte voertuigen (<7500 kg) en 20 km/uur voor het grote materieel). Uit figuur 13 blijkt dat de GOW-wegen deel uitmaken van de hoofdroutes voor het uitrukken van de Brandweer en Ambulance. Voor de brandweer zijn de rijtijden om personeel op de brandweerkazerne(s) te krijgen en de uitrukroutes en -tijden van belang. Op de GOW die van 50 naar 30 km/uur gaan geeft de snelheidsverlaging een reistijdverlies van ruim 20 seconden op een wegvak van 1 km lang. De lengte van de voorgestelde wegvakken die teruggaat van 50 naar 30 km/uur is in totaal 25,6 km. Nu zal maar een klein deel van de GOW30 km/uur wegen onderdeel uitmaken van de totale aanrijd of uitrukrit voor de nood- en hulpdiensten. De ambulance kan vanaf allerlei plekken worden opgeroepen en daarmee is het netwerk voor de ambulances (en ook politie) diffuser.

Belangrijker is daarom de locatie van de brandweerkazerne en ambulance posten in acht te nemen. In Ede Stad is de brandweerkazerne nu gelegen aan de Klinkenbergerweg. Per 2028 wordt deze verplaatst naar de Peppelensteeg dicht bij het kruispunt Veenderweg/Katstelenlaan/Koekeltse Boslaan. Ook wordt een nieuwe locatie voor de ambulancepost verkend. Indien de wegen in de nabijheid van deze posten/kazernes naar 30 km/uur worden teruggebracht heeft dit impact op de aanrijtijden voor een groter gebied in Ede. Bij projecten wordt getoetst of de wettelijke maximale aanrijtijden haalbaar blijven.

Het deel van de Veenderweg (oost van de Slotlaan) is aangewezen met de wens om de snelheidslimiet terug te brengen naar 30 km/uur. De brandweer heeft aangegeven dat uitruktijden met deze maatregel voor een deel van Ede onder druk komen te staan.

Een ander belangrijk aspect voor de nood- en hulpdiensten is de mogelijkheid om een stilstaand, of langzaam rijdend voertuig in te halen binnen het beschikbare profiel. Een weg ingericht met overrijdbare fietsstroken voldoet hieraan omdat een voertuig gepasseerd kan worden op de andere rijhelft. Een weg met bijvoorbeeld een middenberm en één rijstrook per rijbaan per rijrichting voldoet hier niet aan. Ook vanuit de ambulancedienst is verder aangegeven dat de doorgaande wegen niet te veel snelheidsremmende maatregelen moet bevatten, dit in verband met het welzijn van de patiënt en arts/verpleegkundige in een ambulance.



Figuur 13: Uitrukroutes en voorgestelde snelheidsverandering

### 3.3 Gebiedsgerichte werksessies wijk- en dorpsraden

De wijk- en dorpsraden zijn in een viertal sessies gehoord met betrekking tot aanpassingen in de weginfrastructuur (inrichting) en snelheidsregimes. De gebiedsgerichte sessies hebben plaatsgevonden in de volgende wijken/dorpen van de gemeente Ede:

- < Ede Stad Centrum en Oost en Zeeheldenbuurt
- < Ede Zuid
- < Bennekom
- < Lunteren

In Ede West zijn er geen wijkraden actief om de problematiek mee te bespreken. De voorgestelde aanpassingen in Harskamp en Wekerom worden meegenomen in de gebiedsprocessen, die in 2024 in deze dorpen opgestart zal worden. In Otterlo is al een gebiedsproces gaande, waarbij de provinciale weg binnen de kom al belangrijk onderdeel van gesprek is. Ook in De Klomp speelt al een studie naar het doortrekken van de rondweg De Klomp, het spoor kruisend, naar de N224. Hiermee krijgt de Stationsweg (nu als GOW B aangeduid) in de Klomp wellicht een andere functie. In deze sessies is het proces tot de voorgestelde aanpassingen toegelicht en is ook vooruitgekeken naar een mogelijke prioritering en fasering als voor een mogelijk uitvoeringsprogramma (zie hoofdstuk 4).

De inzichten uit de gebiedsgerichte sessies zijn verwerkt in bijlage 1 per wijk/dorp en specifiek het wegvak. De tendens in de vier gesprekken is dat de vertegenwoordigers van de bewoners in wijk- en dorpsraden zich goed kunnen vinden in de voorstellen. In het geval van Bennekom komt het zelfs voor een groot deel overeen met de visie van de Dorpsraad. Per gebied werden naast de problematiek op de GOW B wegen ook aandacht gevraagd voor andere verkeersgerelateerde issues.

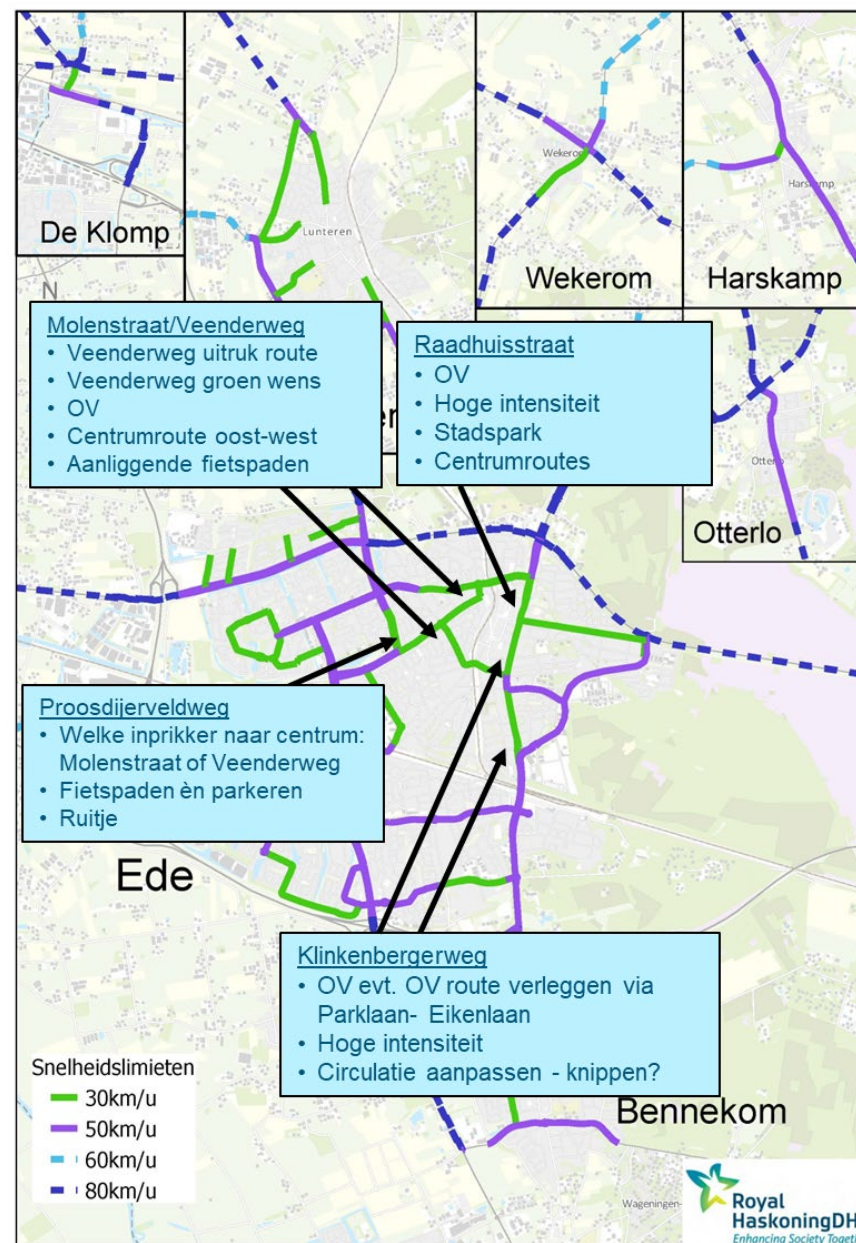
### 3.4 Resultaat

Er zijn in totaal 42 GOW-B wegen met in totaal 62 onderscheidende wegvakken beoordeeld. Een snelheidsregime van 30 km/u is geschikt voor minstens 35 van deze wegvakken (56%). Minstens 11 wegvakken behouden een snelheidslimiet van 50 km/u, en 7 wegvakken vallen onder de provincie Gelderland en blijven vooralsnog op 50 km/u (totaal 15%). Binnen de bebouwde kom van Ede zijn er 5 wegen met 9 wegvakken die nader onderzoek en overweging vereisen.

#### Onderzoekswegen

De afwegingen voor enkele wegen rondom het centrum van Ede en Ede West zijn complexer en overstijgen de scope en tijd van dit onderzoek. Op vijf wegen, delen van de Raadhuisstraat, Klinkenbergerweg, Molenstraat, Veenderweg, en Proosdijerveldweg, ontstonden verschillende inzichten met betrekking tot verkeersveiligheid, leefbaarheid, ruimte voor groen versus doorstroming, bereikbaarheid en vervoerwaarde. Deze verschillen komen deels door de verwachte veranderingen in de verkeerssituatie in Ede in 2024, zoals de ingebruikname van de Parklaan, herinrichting van de Stationsstraat, Pico Bello pad, opening van het nieuwe busstation, verplaatsing van de brandweerkazern en wijzigingen in de busroutes. Het huidige inzicht is dat deze wegen op termijn naar 30 km/uur kunnen gaan, maar dat nog niet bekend is welke randvoorwaarden gaan gelden en hoe hier aan kan worden voldaan.

Om een consistente keuze te maken, wordt geadviseerd deze wegen nader te onderzoeken en op een later moment definitieve beslissingen te nemen over het snelheidsregime (30 km/uur met passende inrichting of behoud van 50 km/uur). Figuur 14 geeft per weg aan welke dilemma's zijn besproken tijdens de discussies over een mogelijk snelheidsregime van 30 km/uur.



Figuur 14: Wegen waarvoor verder onderzoek nodig is

## 4 Prioritering

In een brede werksessie met de gemeente Ede is bepaald welke aspecten het zwaarst wegen bij de fasering van de verschillende wegvakken en zijn de werkzaamheden globaal in de tijd gezet. Dit betreft (tijdelijke) maatregelen op korte termijn en de uiteindelijke definitieve herinrichting. De uiteindelijke uitvoering van de herinrichting van de GOW B wegen is een plan van de lange adem aangezien de kosten van de herinrichting van de GOW B wegen uitgesmeerd zullen worden over meerdere jaren. Naast dit GOW B programma loopt er ook een actieplan Fiets die aanzienlijke investeringen vraagt de komende jaren in Ede. De uitvoering van maatregelen worden verdeeld over 10 tot 20 jaar.

### 4.1 Uitgangpunten voor gefaseerde uitvoering

Nu de profielen en snelheidsregimes voor de GOW-B wegen voor een groot deel zijn bepaald is een globale fasering opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van een prioritering waarbij verschillende aspecten zijn meegewogen.

**Veiligheidsrisico's:** Met het verlagen van de snelheid worden de snelheidsverschillen kleiner en dat is positief<sup>6</sup>. Kwantitatief is op de traditionele wijze gekeken naar de verkeersveiligheid door de (mogelijk) aanwezige geregistreerde ongevallen in beeld te brengen (vanuit BRON, middels ViaStat-Online). Ook is de zogenaamde Cross-score op de GOW-B wegvakken opgezocht en opgenomen in de GOW-B database. Uit de analyse blijkt dat de verschillen niet erg groot zijn. Het prioriteit geven aan wegvakken waar veel ongelukken zijn in combinatie met te hoge snelheden is dan ook geen bepalend aspect in de fasering.

**Onderhoudsprojecten (zoals weg en riool) en samenhang andere verkeersprojecten:** dit betreft het zoeken naar win-win situaties. Is het mogelijk werk met werk te maken door een mogelijke herinrichting te combineren met gepland groot onderhoud. Het is voor aanwonenden van een weg in Ede een grote winst als een weg maar 1 keer gereconstrueerd hoeft te worden in plaats van 2 keer in verband met de overlast tijdens de werkzaamheden. Voor Gemeente Ede is het financieel ook aantrekkelijker.

---

<sup>6</sup> Vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) is de basis van verkeersveiligheid de omvang van het risico op een (ernstig) ongeval. Cruciaal hierbij is de snelheid van het verkeer onderling, het onderlinge verschil in massa en de onderlinge hoek. Bepalend is de intensiteit (omvang) van het aantal conflicten (immers hoe groter de expositie, hoe hoger het risico).

In de GOW-B database zijn voor zover bekend de volgende gegevens opgenomen:

- < Wanneer is het wegvak voor het laatst heringericht voor weg en/of riool
- < Wanneer vindt groot onderhoud of andere aanpassing aan het wegvak plaats voor weg, riool of mobiliteit (jaartal indien bekend anders ingedeeld in termijnen >5 jaar of meer dan 10 jaar)







Hiervoor zijn o.a. de volgende bronnen gehanteerd:

- < Kaart Integrale Programmering (KIP) informatie
- < Informatie WBE (Warmtenet)
- < Informatie Nutsbedrijven

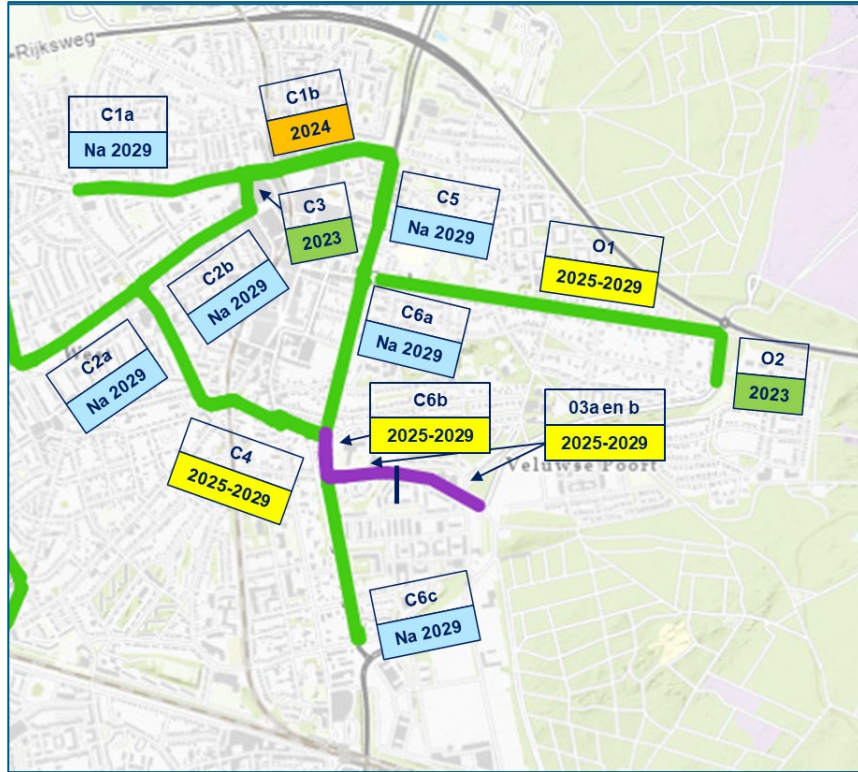
**Logica en samenhang in de uitrol van een netwerk met meer 30 km/-wegen:** ook in de fasering naar de eindsituatie is het belangrijk dat de weggebruiker snapt wat er wat hem gevraagd wordt qua gedrag. Hierbij is in de dorpen en in Ede Stad gekeken naar deze logica en samenhang. Het is mogelijk om gefaseerd toe te werken naar de uiteindelijke inrichting. Dit kan door op wegen die al een GOW30 uitstraling hebben eerst alleen borden te plaatsen. Een volgende stap is dan om op wegen eerst alleen de kruispunten herin te richten en de snelheid naar 30 km/uur te brengen. Een andere "tijdelijke maatregel" is bij het vervangen van een deklaag van het asfalt de fietsstroken te verbreden in combinatie met aanpassingen van enkele kruispunten. In een latere fase van een herinrichting kunnen dan de wegvakken een ander wegprofiel aan te pakken. De eerste twee stappen kunnen beschouwd worden als een quick-win. Weggebruikers kunnen namelijk al wennen aan de nieuwe inrichting (snelheidsregimes, voorrangssituaties, kruispuntinrichting) van de GOW B wegen en de veiligheid en leefbaarheid wordt op een kortere termijn beter.

## 4.2 Voorlopig uitvoeringsprogramma

Voor de prioritering/fasering is er per gebied een overzicht gemaakt van de geplande werkzaamheden. Op de kaarten staat per weg aangegeven in welk jaartal er de veilige snelheidslimiet van 30 km/u wordt gehanteerd of de snelheid 50 km/u blijft en wanneer er werkzaamheden zijn om bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden aan te leggen of te verbreden. In de tabel is per wegvak aangegeven welke werkzaamheden wanneer plaats kunnen vinden. Hierbij zijn de volgende iconen gebruikt. In bijlage 1 staat hoe de wegen bij voorkeur ingericht gaan worden als GOW30 of GOW50.

	Start nader onderzoek		Max. snelheid = 30 km/h
	Alleen bebording		Max. snelheid = 50 km/h
	Kleine werkzaamheden (kruispunten/ plateau's/ deklaag)		
	Grote werkzaamheden (nieuw profiel)		

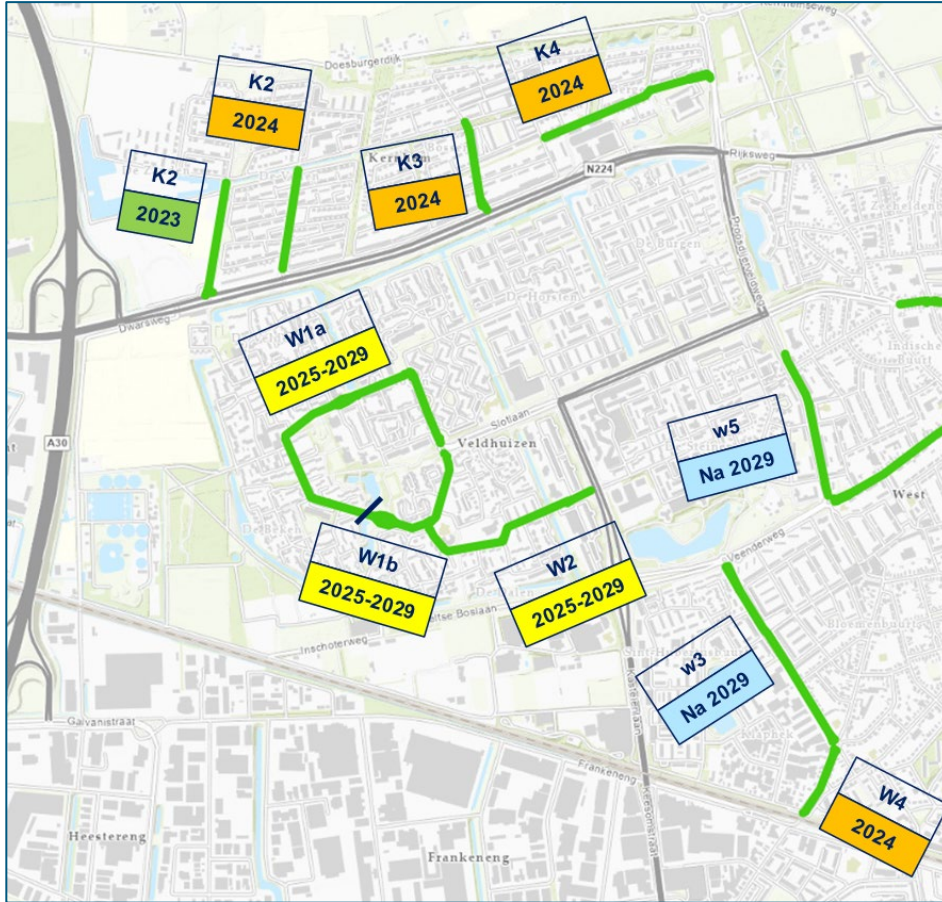
## Ede Stad – Centrum & Oost



Code	Straat	Wegvak	t/m 2023	2024	2025 - 2029	>2029
C1a	Molenstraat	Telefoonweg - Schaapsweg				
C1b	Molenstraat	Schaapsweg - Raadhuisstraat	deels 50km/u deels 30km/u			
C2a	Veenderweg	Schaapsweg - Proosdijerveldweg				
C2b	Veenderweg	Telefoonweg - Schaapsweg				
C3	Telefoonweg	Molenstraat - Veenderweg				
C4	Ericalaan - Beukenlaan - Schaapsweg	Tussen Veenderweg en Klinkenbergerweg				
C5	Raadhuisstraat	Molenstraat - Klinkenbergerweg				
C6a	Klinkenbergerweg	Raadhuisstraat - Ericalaan				
C6b	Klinkenbergerweg	Ericalaan - Eikenlaan				
C6c	Klinkenbergerweg	Eikenlaan - Parklaan				
O1	Arnhemseweg	Klinkenbergerweg - Nieuwe Kazernelaan				
O2	Nieuwe Kazernelaan	Arnhemseweg - Piet Romboutlaan				
O3a	Eikenlaan	Generaal Chasselaan - Klinkenbergerweg				
O3b	Eikenlaan	Parklaan - Generaal Chasselaan				



## Ede Stad – Kernhem & West



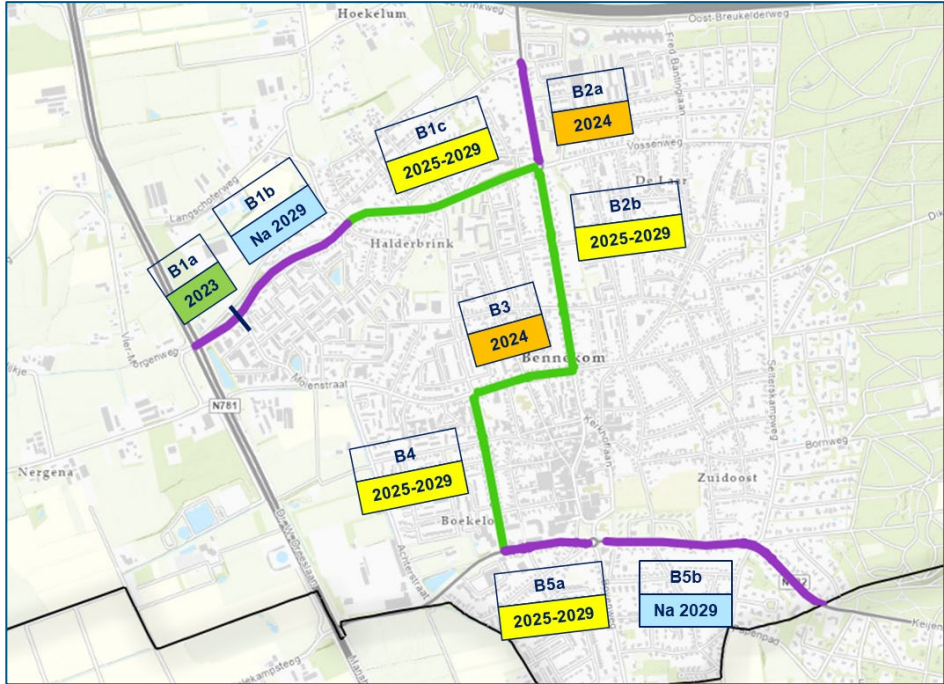
Code	Straat	Wegvak	t/m 2023	2024	2025 - 2029	>2029
K1	Veenwoud	N224 - Noorderwoud				
K2	Lagewoud	N224 - Bakkeveen				
K3	Laarwoud	N224 - Bakkeveen				
K4	Stakenberg	Lunterseweg - Hogewoud				
W1a	Hofbeeklaan - Nienhof	Noordelijk deel rondje				
W1b	Hofbeeklaan - Nienhof	Zuidelijk deel rondje				
W2	Heyendaal	Hofbeeklaan - Kastelenlaan				
W3	Klaphekweg	Veenderweg - Hakselseweg				
W4	Hakselseweg	Klaphekweg - Koepeltunnel				
W5	Proosdijerveldweg	Slunterweg - Veenderweg				

## Ede Stad – Zuid



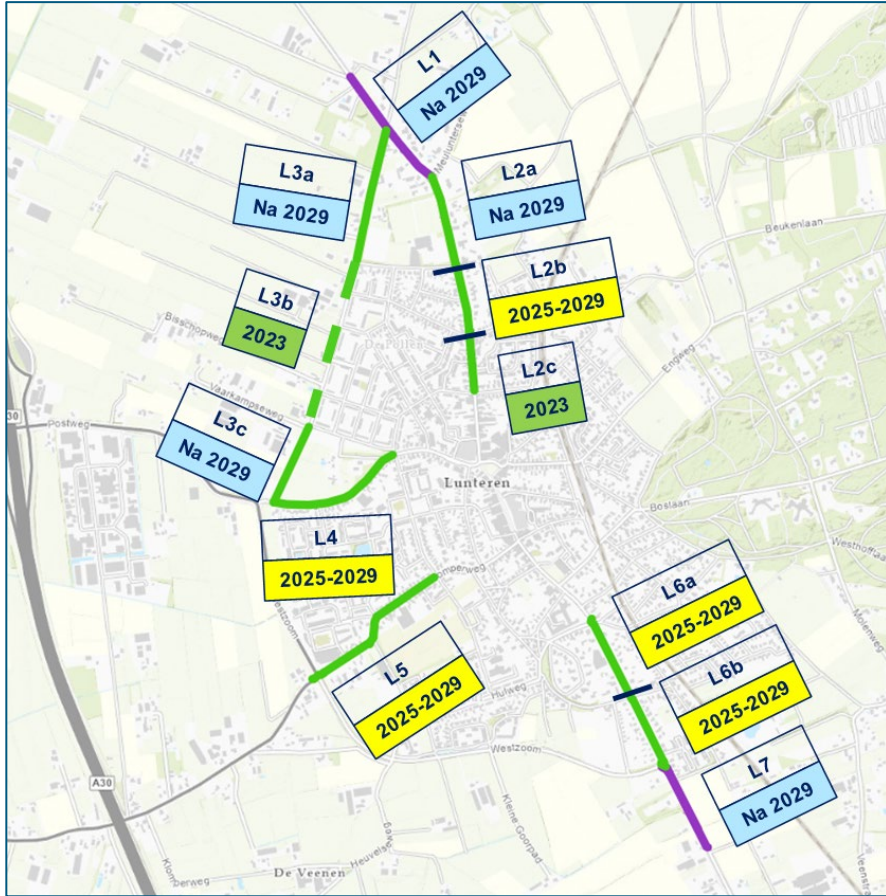
Code	Straat	Wegvak	t/m 2023	2024	2025 - 2029	>2029
Z1	Emmalaan - Jan Th. Tooroplaan	Klinkerbergerweg - Bovenbuurtweg				
Z2a	Zandlaan	Diedenweg - Bovenbuurtweg				
Z2b	Zandlaan	Diedenweg - Edeseweg				
Z3a	Laan der Verenigde Naties	Bocht Het Riet - Frans Halslaan/Willy Brandtlaan				
Z3b	Laan der Verenigde Naties Zuid	Bocht Het Riet				
Z3c	Laan der Verenigde Naties	Erasmusstate - Bocht Het Riet				

# Bennekom



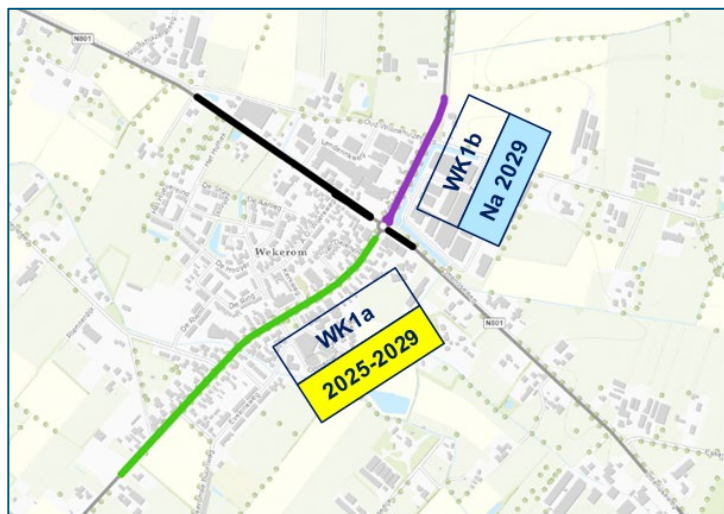
Code	Straat	Wegvak	t/m 2023	2024	2025 - 2029	>2029
B1a	Van Balverenweg	N781-Molenstraat				
B1b	Van Balverenweg	Molenstraat - Bovenbuurtweg				
B1c	Van Balverenweg	Bovenbuurtweg-Edeseweg				
B2a	Edeseweg	West Breukelderweg - Van Balverenweg				
B2b	Edeseweg	Van Balverenweg en Molenstraat				
B3	Molenstraat	Edeseweg - Commandeursweg				
B4	Commandeursweg	Molenstraat - Kierkamperweg				
B5a	Heelsumseweg	Commandeursweg - Bovenweg				
B5b	Heelsumseweg	Bovenweg - komgrens				

# Lunteren

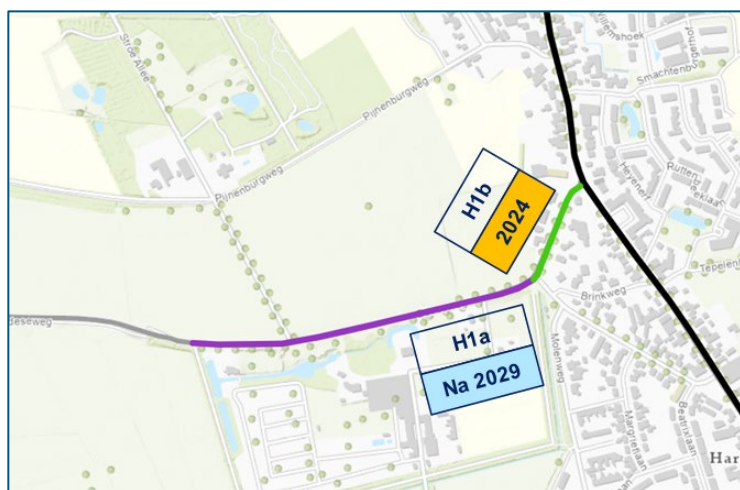


Code	Straat	Wegvak	t/m 2023	2024	2025 - 2029	>2029
L1	Barneveldseweg	Meulunterseweg - Komgrens				
L2a	Dorpsstraat Noord van centrum	Wormshoefweg - Meulunterseweg				
L2b	Dorpsstraat Noord van centrum	Mielweg - Wormshoefweg				
L2c	Dorpsstraat Noord van centrum	Molenpol - Mielweg				
L3a	Bisschopweg	Barneveldseweg - Wormshoefweg				
L3b	Bisschopweg	Wormshoefweg - Vaarkampseweg				
L3c	Bisschopweg	Vaarkampseweg - Postweg				
L4	Postweg	Westzoom - Hertenlaan				
L5	Klomperweg	Westzoom - Kerkhoflaan				
L6a	Dorpsstraat Zuid van centrum	Ieplaan - Zandkampweg				
L6b	Dorpsstraat Zuid van centrum	Westzoom - Ieplaan				
L7	Edeseweg	Komgrens - Westzoom				

## Wekerom en Harskamp

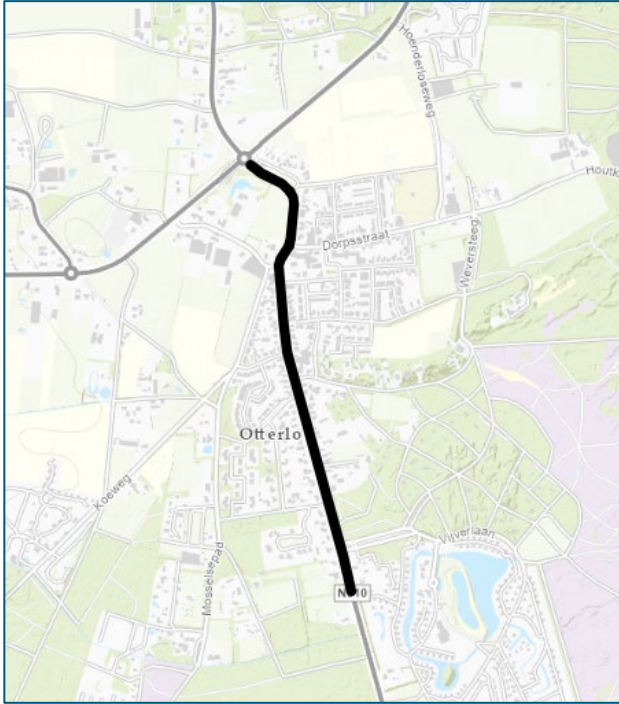


Code	Straat	Wegvak	t/m 2023	2024	2025 - 2029	>2029
WK1a	Edeseweg	N801 - komgrens (Zuid)				
WK1b	Edeseweg	N801 - komgrens (Noord)				
WK2b_P	N801 Lage Valkseweg - Otterloseweg	Edeseweg - richting West	Provincie	Provincie	Provincie	Provincie
WK2a_P	N801 Lage Valkseweg - Otterloseweg	Edeseweg - richting Oost	Provincie	Provincie	Provincie	Provincie




Code	Straat	Wegvak	t/m 2023	2024	2025 - 2029	>2029
H1a	Edeseweg	Julianastraat - Komgrens				
H1b	Edeseweg	Dorpstraat - Julianastraat				
H2_P	N301 Harderwijkerweg	Dorpstraat - Otterloseweg	Provincie	Provincie	Provincie	Provincie

## Otterlo en De Klomp



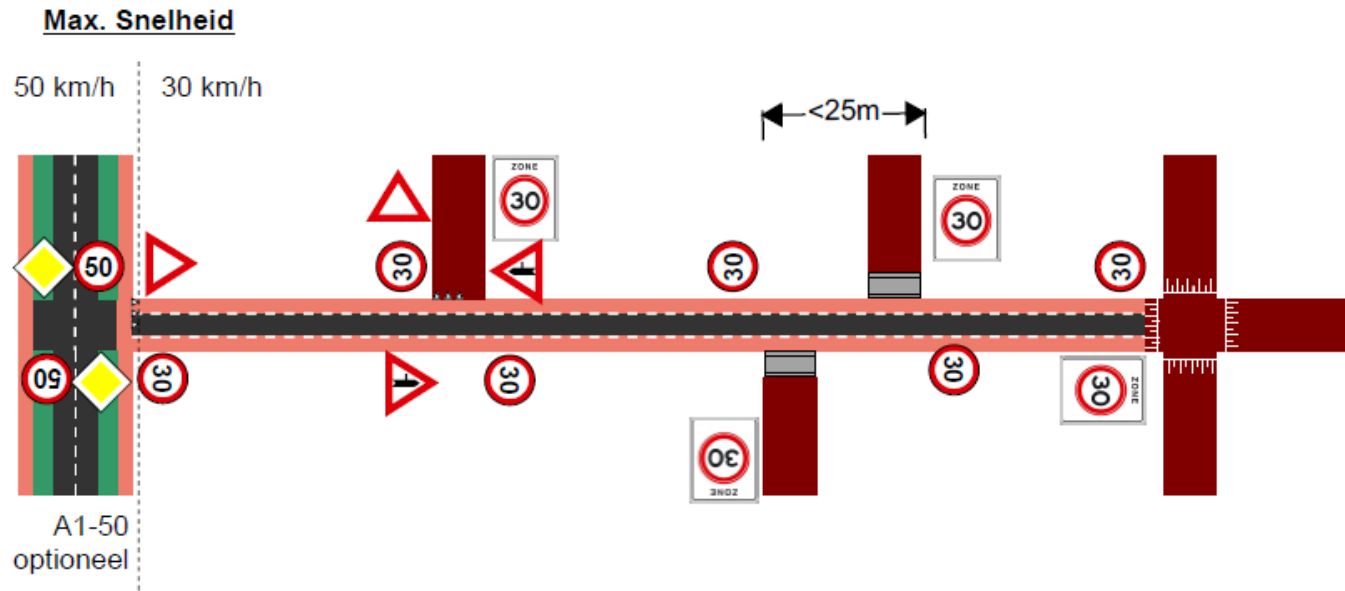
Code	Straat	Wegvak	t/m 2023	2024	2025 - 2029	>2029
O1a_P	N310 Harskamperweg	N304 - Pothovenlaan	Provincie	Provincie	Provincie	Provincie
O1b_P	N310 Harskamperweg	Pothovenlaan - Dorpsstraat	Provincie	Provincie	Provincie	Provincie
O1c_P	N310 Arnhemseweg	Dorpsstraat - Kongrens	Provincie	Provincie	Provincie	Provincie



Code	Straat	Wegvak	t/m 2023	2024	2025 - 2029	>2029
DK1	Stationsweg	Arnhemseweg - Rondweg de Klomp				

**Bijlage 1: Aparte bijlage Casestudies per wegvak**

**Bijlage 2: Bebording GOW30 km/uur**



	Max. Snelheid	Bord Snelheid	Bord Voorrang
GOW - 50	50 km/h	50*	
GOW - 30	30 km/h	30	
ETW - 30	30 km/h		Gelijkwaardig

\*Optioneel