

# Nut en noodzaak Parklaan

## Onderbouwing bestemmingsplan Parklaan

Eindrapport

Gemeente Ede

Februari 2015  
definitief

# Nut en noodzaak Parklaan

## Onderbouwing bestemmingsplan Parklaan

### Eindrapport

dossier : BD2436-100-100

registratienummer : MO-AF20140448

versie : 2

classificatie : Klant vertrouwelijk

Gemeente Ede

**Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.5**

definitief

<b>INHOUD</b>	<b>BLAD</b>
1 INLEIDING	2
2 ACTUALISATIE VERKEERSMODEL	3
3 DOELMATIGHEID PARKLAAN	4
3.1 Overzicht intensiteit/capaciteit waarden (I/C)	4
3.2 Huidige situatie	4
3.3 Autonome situatie 2030	5
3.4 Situatie 2030 met Veluwe Poort zonder Parklaan ( ook wel 0+ situatie genoemd)	6
3.5 Situatie 2030 met Veluwe Poort en Parklaan	6
3.6 Situatie 2030 met Parklaan zonder capaciteitsuitbreiding 2x2	7
4 COLOFON	8

## 1 INLEIDING

Het planproces van de ontwikkeling van Ede-Oost/Veluwse Poort (kazerneterreinen, ENKA terrein en spoorzone) is al enkele jaren gaande. Op woensdag 23 april 2014 heeft de Raad van State uitspraak gedaan over een beroep ingediend bij de Raad van State betreffende het bestemmingsplan Parklaan. Een "niet-verkeerskundig deel" van de beroepen is gegrond verklaard en daarmee is het besluit van de gemeenteraad van Ede tot vaststelling van het bestemmingsplan vernietigd. De gemeente Ede is nu gestart met het maken van een nieuw bestemmingsplan en daarbij dient nut en noodzaak van de Parklaan opnieuw te worden aangetoond op basis van de laatste inzichten. Met betrekking tot verkeer is er onlangs een nieuw verkeersmodel beschikbaar gekomen voor de gemeente Ede met een basisjaar 2012 en een toekomstjaar 2030.

### **Vraagstelling**

Royal HaskoningDHV (voorheen DHV) heeft in 2012 een rapportage Doelmatigheid en fasering Parklaan opgeleverd, waarin de nut en noodzaak van de Parklaan is aangetoond. Gevraagd is om op basis van de laatste inzichten nut en noodzaak van de Parklaan nogmaals te onderbouwen.

## 2 ACTUALISATIE VERKEERSMODEL

Verkeerskundige vraagstukken zijn in de periode van circa 2005 tot 2011 ondersteund met het verkeersmodel Ede. Dit verkeersmodel Ede was in beheer bij DHV en o.a. toegepast voor de verkeersberekeningen voor de MER Spoorzone/Ede-Oost en de Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost.

Tussen 2005 en 2011 is het programma van de Veluwe Poort veranderd en zijn er enkele wijzigingen opgetreden in het wegennetwerk van Ede. De gemeente Ede heeft om deze reden in 2011 gevraagd om een actualisatie uit te voeren van het verkeersmodel Ede voor het oostelijk deel van Ede met als nieuw basisjaar 2010 en toekomstjaar 2020. In de memo Modelberekeningen t.b.v. akoestisch onderzoek Parklaan<sup>1</sup> uit 2012 is aangegeven hoe het basisjaar 2010 en planjaar 2020 zijn berekend.

Eind 2012 heeft de gemeente Ede (in samenwerking met de gemeente Wageningen) Royal HaskoningDHV de opdracht gegeven om het verkeersmodel Ede te actualiseren. Door nieuwe inzichten in toekomstige ontwikkelingen en beleid was het verkeersmodel, met als toekomstjaar 2020, gedateerd en was er binnen de gemeente behoefte aan een actualisatie van het model met een nieuw basisjaar 2012 en planjaar 2030.

Door een substantiële uitbreiding van de verplaatsingsmotieven en grootschalige aanpassingen aan functies en modelinstellingen hebben de actualisatie werkzaamheden meer het karakter gekregen van de bouw van een compleet nieuw verkeersmodel. Dit mede doordat het verkeersmodel is gebouwd in een nieuwe state-of-the-art modelomgeving. Het nieuwe model heeft de naam 'Verkeersmodel Ede – Wageningen' gekregen en is medio 2014 gereed gekomen. Met dit model, uitgaande van de meest recente inzichten met betrekking tot de ontwikkelingen in Ede en Wageningen wordt in deze rapportage nut en noodzaak van de Parklaan wederom aangetoond.

---

<sup>1</sup> Modelberekeningen tbv akoestisch onderzoek Parklaan, DHV, 9 februari 2012

### 3 DOELMATIGHEID PARKLAAN

#### 3.1 Overzicht intensiteit/capaciteit waarden (I/C)

Als maat voor de doelmatigheid van de Parklaan is in het MER Ede-Oost/Spoorzona in 2008 gekozen om de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit van een aantal cruciale wegen<sup>2</sup> in Ede in de avondspits te beschouwen voor de huidige situatie, de autonome situatie, de 0+ situatie<sup>3</sup> en de plansituatie met de Parklaan en de ontwikkeling van Veluwe Poort. Tabel 1 geeft voor dezelfde wegvakken als beschouwd in het MER, de IC-waarden. Hierin is de huidige situatie, de autonome situatie, de O+-situatie en de plansituatie met Parklaan opgenomen. In de plansituatie met Parklaan in 2030 is uitgegaan van een capaciteitsuitbreiding (naar 2x2 rijstroken) van de Bennekomseweg en Edeseweg tot aan de kruising waar de nieuwe verbindingsweg tussen de Dreeslaan en de Edeseweg aantakt op de Edeseweg. Ook de situatie zonder deze capaciteitsuitbreiding naar 2x2 is beschouwd. De autonome situatie is de situatie in 2030 zonder aanleg van de Parklaan en ontwikkeling van Veluwe Poort. De O+-situatie is de situatie in 2030 zonder aanleg van de Parklaan, maar met ontwikkeling van Veluwe Poort.

#### 3.2 Huidige situatie

De Edeseweg tussen Ede en Bennekom geeft in de huidige situatie wel substantiële vertraging op met name het noordelijke deel van de Edeseweg (IC > 0.8). Dit manifesteert zich o.a. nabij de rotonde van de Horalaan/Zandlaan, waar regelmatig lange wachtrijen ontstaan voor de rotonde en in mindere mate bij de rotonde Van Balverenweg – Edeseweg in Bennekom.

Op enkele belangrijke wegen in Ede waaronder de Tooroplaan, is het weliswaar druk in de avondspits, maar is er nog geen sprake van een knelpunt (IC > 1). Hier zijn aandachtspunten m.b.t. de doorstroming te noemen. Er ontstaan regelmatig wachtrijen op de Tooroplaan/Emmalaan nabij de kruising met de Dreeslaan en de rotonde met de Van Goghstraat. De rotonde bij de Van Goghstraat in de Tooroplaan/Emmalaan geeft vooral in het ochtendspitsuur problemen als gevolg van de fietsende schoolgaande jeugd op de rotonde in de voorrang.

De A12 tussen Ede en Oosterbeek (ten oosten van de Edeseweg) geeft in de avondspits regelmatig verminderde doorstroming te zien. In de toekomst zal dit deel van de A12 verbreed worden naar 2x3 rijstroken, zodat de reguliere doorstroming op peil kan blijven. De aansluiting van de A12 bij de Dreeslaan wordt ook ervaren als een knelpunt. In tabel 1 wordt dit niet als een knelpunt getoond, omdat hier de verkeerslichten voor vertraging zorgen en niet de wegvakken.

<sup>2</sup> De capaciteit van een wegvak varieert tussen 750 en 1500 motorvoertuigen per uur per rijstrook. De capaciteit van de aanliggende kruispunten is verdisconteerd in de wegvak capaciteit.

<sup>3</sup> De 0+-situatie is de situatie waarbij Veluwe Poort wel is ontwikkeld en de Parklaan niet is aangelegd.

	Huidige situatie	Autonoom 2030	Situatie met Veluwe Poort zonder Parklaan (0+)	Plan met Veluwe Poort met Parklaan	Plan met Veluwe Poort met Parklaan zonder 2x2
	2014	2030	2030	2030	2030
<b>Ede-Oost</b>					
Klinkenbergerweg	0,59	0,64	0,76	0,38	0,35
Albertstunnel	0,43	0,58	0,65	0,71	0,66
Bennekomseweg	0,73	0,86	0,99	0,64	0,93
Edeseweg ten noorden van de A12	0,77	0,93	0,96	0,75	1,08
Edeseweg ten zuiden van A12	0,84	0,97	1,01	0,93	0,85
Stationsweg	0,27	0,44	0,52	0,34	0,33
Molenstraat	0,44	0,48	0,50	0,48	0,49
N224 - tussen Parklaan en N304	0,29	0,41	0,43	0,65	0,64
N224 - tussen Parklaan en aansl. Oosterbeek/A12	0,51	0,60	0,66	0,62	0,67
<b>Ede-Zuid-West</b>					
Dr. W. Dreeslaan ten zuiden van A12	0,64	0,70	0,72	0,74	0,75
Dr. W. Dreeslaan ten noorden van A12	0,62	0,76	0,79	0,73	0,78
Keesomstraat	0,66	0,72	0,73	0,75	0,74
Zandlaan	0,53	0,51	0,60	0,50	0,44
J.T. Tooroplaan	0,66	0,73	0,81	0,68	0,77
<b>A12</b>					
A12 Ede/Wag-Oosterbeek, oost van Edeseweg	0,85	0,87	0,87	0,87	0,87
A12 Maanderbroek-Ede/Wag.	0,61	0,85	0,85	0,87	0,87
<b>Nieuwe verbinding</b>					
Weg Dreeslaan-Edeseweg				0,60	0,43

**Tabel 1: Avondspits IC-waarden**

Groen: I/C-verhouding onder de 0,8; geen verkeersknelpunt op wegvak niveau.

Geel: I/C-verhouding tussen de 0,8 en 1,00; verminderde doorstroming, aandachtspunt op wegvakniveau.

Rood : I/C-verhouding boven de 1; congestie en daarmee een knelpunt.

### 3.3 Autonome situatie 2030

De verkeersproblematiek zal gegeven de groeiverwachting van de bevolking, de ontwikkelingen in Veluwe Poort en overige vaststaande ontwikkeling in de regio (o.a. ontwikkeling BT de Klomp en BT A12, woonwijk Kernhem) zonder infra-ontwikkeling toenemen. In de autonome situatie blijkt dat de bestaande problemen erger worden en er nieuwe problemen bij komen. De Edeseweg en de Bennekomseweg worden drukker en de IC-waarde komt hier boven de 0,8.

Op de A12 blijft de doorstroming een aandachtspunt, ondanks de capaciteitsuitbreiding tussen Ede en Oosterbeek van 2x2 naar 2x3. De A12 heeft een aanzienlijke verkeersaantrekkende werking (latente vraag). De I/C-waarden op dit traject van de A12 gaan weer naar boven de 0,8. Op het traject tussen de

aansluitingen Ede/Wageningen en Maanderbroek is op basis van de IC verhouding in de drukste richting in 2030 ook een grotere kans op verminderde doorstroming dan in 2014.

### 3.4 Situatie 2030 met Veluwe Poort zonder Parklaan ( ook wel 0+ situatie genoemd)

Zoals blijkt uit tabel 1 zal na invulling van de woning- en arbeidslocatieopgave voor Ede de bestaande infrastructuur in Ede verder worden belast, waardoor huidige knelpunten versterken en nieuwe knelpunten ontstaan. Dit geldt voornamelijk voor Ede-Zuid-Oost waarbij de verbindingswegen vanaf Ede-Oost naar de A12 drukker worden (de IC-waarde wordt hoger op de Dreeslaan, Tooroplaan en Zandlaan) en zelfs voor de Tooroplaan een aandachtspunt wordt ( $>0,8$ ). Verder valt op dat de Edeseweg ten noorden van de A12 en de Bennekomseweg bijna een knelpunt worden (de IC-waarde zit net onder de 1). De rotonde bij de Horalaan/Zandlaan geeft in de huidige situatie in de spits regelmatig doorstromingsproblemen maar met de ontwikkeling van Ede-Oost wordt dit knelpunt groter. In Ede-Oost komt ook de Klinkenbergerweg dicht bij de kritische grens voor de I/C-waarde van 0,8. Bij de Klinkenbergerweg is op dit moment al sprake van een leefbaarheidsprobleem zoals benoemd in het MER. Ook de intensiteit op de N224 groeit vanwege de ontwikkeling van Ede-Oost en het betreft tevens verkeer dat uitwijkt voor de congestie op de A12 (tussen knooppunt Maanderbroek en knooppunt Grijsoord).

#### Noodzaak Parklaan

Deze analyse bevestigt dat er behoefte is aan nieuwe ontsluitende infrastructuur voor de nieuw te ontwikkelen gebieden in Ede-Oost. De Bennekomseweg kan het extra verkeer niet naar behoren verwerken. Daarnaast valt op dat de Edeseweg tussen Bennekom en Ede in de situatie met ontwikkeling van Ede-Oost een doorstromingsprobleem heeft. Verder wordt het leefbaarheidsprobleem bij de Klinkenbergerweg versterkt bij de ontwikkeling van Ede-Oost. Daarnaast blijkt dat het verkeer op de Tooroplaan/Emmalaan en de Zandlaan zal groeien. De problemen op de Tooroplaan worden in 2030 alleen maar groter en er is dan ook behoefte aan een betere verbinding van Ede-Oost naar de A12 voor met name het verkeer in westelijke richting (van en naar richting Utrecht).

### 3.5 Situatie 2030 met Veluwe Poort en Parklaan

In tabel 1 is ook voor de onderscheiden wegvakken van het hoofdwegenet van Ede voor de situatie met Parklaan de verkeersafwikkeling (I/C-verhouding) gegeven. Een verbetering van de I/C-verhouding is een positief effect voor het aspect bereikbaarheid. Van belang hierbij is dat wegvakken met een I/C-verhouding  $>0,80$  structureel verbeteren tot een waarde  $<0,80$ .

Bij de situatie met Parklaan in vergelijking met de situatie zonder Parklaan in 2030 rijdt er duidelijk minder verkeer op de Frans Halslaan/Zandlaan en de Tooroplaan/Emmalaan en rijdt er ook minder verkeer op de Klinkenbergerweg ten opzichte van de autonome situatie/O+-situatie. Door de aanleg van de Parklaan rijdt er als gevolg van de extra weerstand op Edeseweg (veroorzaakt door de voorrang op het zuidelijk deel van de Parklaan) minder verkeer op de Edeseweg en is het knelpunt op de het zuidelijk deel van de Edeseweg kleiner geworden en nu een aandachtspunt in plaats van een knelpunt op wegvakniveau. De Bennekomseweg en de Edeseweg ten noorden van de A12 zijn verbreed naar twee rijstroken per rijrichting en vormen geen knelpunt meer.



**Doelmatigheid Parklaan**

De aanleg van de Parklaan zorgt voor extra capaciteit op de oost-west verbindingen van Ede en daarmee een andere verdeling van de intensiteiten op de oost-westverbindingen. Ook in noord-zuidrichting wordt in het oostelijk deel van Ede door een 2x2 uitvoering van de Parklaan (deel Edeseweg en Bennekomseweg) en een nieuwe verbinding tussen de Klinkenbergerweg en de N224 capaciteit toegevoegd. De extra capaciteit biedt verlichting voor de bestaande doorstromingsproblematiek op de bestaande oost-westverbindingen en de oostelijke noord-zuid verbinding en de leefbaarheidsproblematiek op de Klinkenbergerweg. Daarmee is nut en noodzaak van de Parklaan herbevestigd.

**3.6 Situatie 2030 met Parklaan zonder capaciteitsuitbreiding 2x2**

Om de noodzaak aan te tonen van het verbreden van de Bennekomseweg en Edeseweg tot 2x2 Parklaan (vanaf de Albertstunnel tot aan de Edeseweg met afbuiging naar de A12) is ook de situatie zonder de verbreding doorgerekend met het verkeersmodel.

Bij de situatie met Parklaan 2030 zonder capaciteitsuitbreiding in vergelijking met de situatie met de Parklaan in 2030 is er veel kans op congestie op dit deel van Bennekomseweg en Edeseweg. De IC-waarden voor deze wegvakken zijn wederom ruim boven de 0,8 en op de Edeseweg Noord zelfs boven de 1. Om een goede doorstroming te garanderen, is het uitbreiden van de capaciteit op de wegvakken (en kruispunten] van de Bennekomseweg en Edeseweg gewenst.

## 4 COLOFON

---

Opdrachtgever	: Gemeente Ede
Project	: Nut en noodzaak Parklaan
Dossier	: BD2436-100-100
Omvang rapport	: 8 pagina's
Auteur	: Peter Nijhout
Bijdrage	: Arno Lambregtse,
Interne controle	: Peter Nijhout
Projectleider	: Peter Nijhout
Projectmanager	: Bart Humblet
Datum	: 20 februari 2015
Naam/Paraaf	:

---

***HaskoningDHV Nederland B.V.***

*Infrastructure*

*Laan 1914 nr. 35*

*3818 EX Amersfoort*

*Postbus 1132*

*3800 BC Amersfoort*

*T (088) 348 20 00*

*F (088) 348 28 01*

*E [info@rhdhv.com](mailto:info@rhdhv.com)*

*W [www.royalhaskoningdhv.com](http://www.royalhaskoningdhv.com)*