

Verkeersvisie Bennekom 2030-2040

Dorpsraad Bennekom

› Lees verder



1. Inleiding	3
1.1 Waarom een verkeersvisie voor Bennekom?	3
1.2 Hoe is deze verkeersvisie tot stand gekomen?	3
1.3 Wat staat er in deze verkeersvisie?	4
1.4 Hoe wordt deze verkeersvisie gebruikt?	4
2. Speerpunten	5
3. Trends en ontwikkelingen	6
3.1 Groei aantal verkeersbewegingen	6
3.2 Duurzaamheid en leefbaarheid belangrijke thema's	6
3.3 Risicogestuurd werken aan verkeersveiligheid	6
3.4 Infrastructurele projecten op de planning	7
4. Bereikbaarheid	9
4.1 Wegencategorisering en weginrichting	9
4.2 Verminderen doorgaand verkeer	12
4.3 Openbaar vervoer	16
5. Verkeersveiligheidsknelpunten	17
6. Bennekom centrum	19
6.1 Verkeerscirculatie	19
6.2 Parkeren	21
6.3 Laden en lossen	22
Bijlage	23
Colofon	25

1.1 Waarom een verkeersvisie voor Bennekom?

Voor u ligt de Verkeersvisie Bennekom 2030 – 2040.

Begin 2021 nam de Dorpsraad Bennekom het initiatief om in samenwerking met de gemeente Ede deze visie te maken. Er speelt in Bennekom veel op het gebied van verkeer en verkeersveiligheid. Er vond een aantal ernstige verkeersincidenten plaats en verschillende bewonersinitiatieven popten op. De Dorpsraad en gemeente Ede wilden alle ervaren knelpunten, ideeën en initiatieven bundelen en tegen het licht van de belangrijkste trends en ontwikkelingen op gebied van mobiliteit houden. Met deze dorpsbrede verkeersvisie is er nu een goed beeld van hoe er in Bennekom gedacht wordt over thema's zoals verkeersveiligheid, doorstroming en de bereikbaarheid in/van Bennekom voor de lange termijn (2030-2040). Dit geeft voor zowel het dorp Bennekom als voor de gemeente Ede houvast voor mobiliteitsprojecten die in de toekomst uitgevoerd gaan worden.

1.2 Hoe is deze verkeersvisie tot stand gekomen?

Een verkeerswerkgroep van diverse bewoners en ondernemers stelde deze verkeersvisie onder begeleiding van de Dorpsraad Bennekom op. Met elkaar brachten we in juni/juli 2021 de knelpunten en wensen op gebied van verkeer in Bennekom in beeld. Vervolgens ging de verkeerswerkgroep in september in drie inhoudelijke werksessies dieper in op de verschillende oplossingen. In het najaar kregen bewoners van Bennekom via verschillende kanalen de kans hun mening te geven. Parallel hieraan is de conceptvisie geschreven en in het najaar van 2021 voorgelegd aan de verkeerswerkgroep. Na verwerking van de feedback is de visie eind 2021 definitief gemaakt. Voor procesbegeleiding en de uitwerking van de visie kreeg de Dorpsraad Bennekom ondersteuning van het mobiliteitsbureau XTNT (zie ► **bijlage** voor procesbeschrijving). Dit werd mogelijk gemaakt door de gemeente Ede.

Betrokken stakeholders en rollen ▼

- **Dorpsraad Bennekom:** initiatiefnemer voor het opstellen van de verkeersvisie. Facilitator van de dialoog en het ophalen van de verschillende meningen binnen de werkgroep verkeer. De Dorpsraad heeft zelf niet een inhoudelijk standpunt, maar zorgde er voor dat ook bredere geluiden (van buiten de werkgroep) als input voor de verkeersvisie werden meegenomen.
- **Gemeente Ede:** bewaken van de inhoud van de verkeersvisie in relatie tot wat realistisch is (politiek en verkeerskundig). Ook gaf de gemeente input/informatie die hielp bij het opstellen van de visie.
- **Mobiliteitsbureau XTNT:** verantwoordelijk voor procesbegeleiding tijdens alle sessies en uitwerking van de visie.
- **Verkeerswerkgroep:** in de verkeerswerkgroep waren naast een aantal individuele bewoners en ondernemers ook de werkgroepen 'Bennekom-Oost' en 'Nergena/De Kraats' vertegenwoordigd.
- **Bewoners Bennekom:** via het Bennekoms Nieuwsblad (column en artikel), Facebook (polls) en de website van de Dorpsraad (infographic) vroegen we Bennekommers hun mening te geven.
- **Fietzersbond Ede:** heeft haar input gegeven op de conceptverkeersvisie.

1.3 Wat staat er in deze verkeersvisie?

De verkeersvisie beschrijft de tien belangrijkste speerpunten voor verkeer en mobiliteit in en rond Bennekom voor de lange termijn (2030 – 2040).

De speerpunten zijn onderverdeeld in de thema's

bereikbaarheid, verkeersveiligheid en **Bennekom**

Centrum. We beschrijven per thema wat volgens ons nodig is om de speerpunten te realiseren: we schetsen problematiek, streefbeeld en doen waar mogelijk een voorstel voor te treffen maatregelen. Daarnaast gaan we in op enkele trends en ontwikkelingen op gebied van verkeer en mobiliteit. Denk aan de groei van het aantal verkeersbewegingen, een toenemende aandacht voor duurzaamheid, leefbaarheid en klimaatadaptatie en infrastructurele projecten die al op de planning staan.

De verkeersvisie Bennekom is een toekomstbeeld opgesteld door de Bennekommers zelf en geen vastgesteld beleid van de gemeente Ede. De verkeersvisie vormt daarmee een belangrijk document in de lobby die de Dorpsraad Bennekom als belangenbehartiger namens het dorp voert richting de gemeente Ede. De Dorpsraad kan met dit document niet alleen in aanloop naar de gemeenteraadverkiezingen in 2022 haar visie uitdragen, ook op de langere termijn zal de verkeersvisie door de Dorpsraad gebruikt worden als 'basis' voor alle mobiliteitsvraagstukken die in en rond Bennekom aan de orde komen (en zal deze indien nodig periodiek bijstellen/actualiseren).

Voor de gemeente Ede biedt de verkeersvisie (daarnaast) belangrijke input voor projecten die in de toekomst uitgevoerd gaan worden. Er is op dit moment geen plan of budget om voorstellen uit deze visie direct op te pakken. Echter, de gemeente Ede heeft wel aangegeven dat wanneer ze in de (nabije) toekomst specifieke wegen gaat aanpakken, de verkeersvisie Bennekom een belangrijke basis zal vormen voor de keuzes die binnen deze projecten gemaakt gaan worden.

Dit plan bevat de belangrijkste speerpunten en op sommige punten op hoofdlijnen voorstellen voor oplossingsrichtingen. Indien een van de punten uit deze visie wordt aangepakt, is verdere uitwerking en participatie nodig. Uiteraard moeten oplossingsrichtingen die in deze verkeersvisie worden genoemd bij een verdere uitwerking ook worden afgestemd met bijvoorbeeld nood- en hulpdiensten, openbaar vervoer bedrijven. Deze zijn bij de totstandkoming van de Verkeersvisie Bennekom niet betrokken.

Speerpunten

Bereikbaarheid >



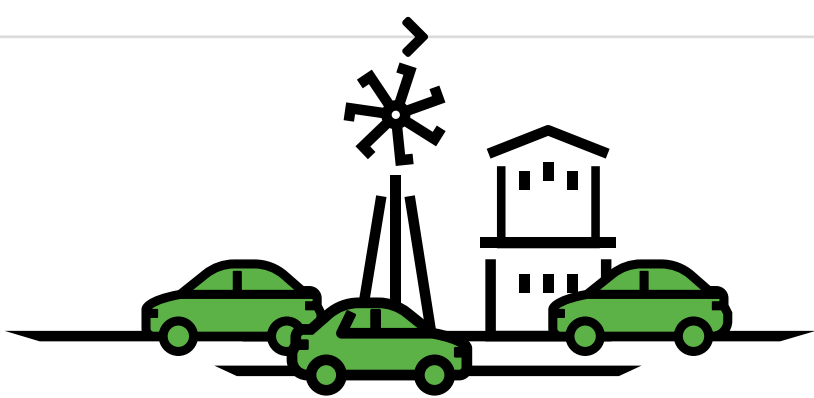
✓ Een rustig, groen en leefbaar dorp én buitengebied waar woonplezier boven verkeer staat.

Verkeer is altijd nodig, maar is in Bennekom wel te gast. Ruimte die nodig is voor verkeer mag niet zomaar ten koste gaan van groen en/of de leefbaarheid in de woonstraten en het buitengebied.



✓ In het dorp én buitengebied rijdt verkeer dat daar moet zijn. De rest rijdt zoveel mogelijk om Bennekom heen.

Bennekom ligt tussen Ede, Wageningen, Veenendaal en Renkum in. Daardoor rijdt er veel verkeer dwars door Bennekom en het buitengebied. Hier willen wij vanaf Doorgaand verkeer rijdt over de daarvoor geschikte routes om de woongebieden heen.



✓ Op de belangrijkste (regionale) ontsluitingsroutes stroomt verkeer goed door.

Dit is essentieel om sluipverkeer door Bennekom te voorkomen. Denk aan de N781 (Dr. W. Dreeslaan/ Mansholtlaan), Parklaan en Rondweg-Oost in Veenendaal. Goede samenwerking met buurgemeenten en provincie is nodig.



✓ Bennekom blijft bereikbaar met het openbaar vervoer.

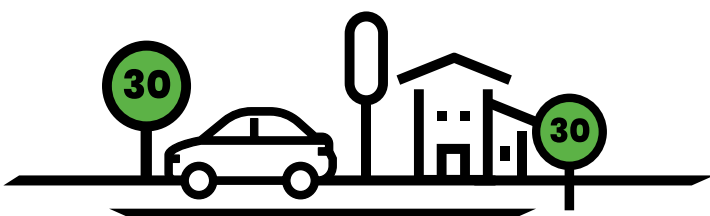
We streven ernaar om, ondanks de landelijke trends van versobering, de huidige ov-verbindingen voor Bennekom te behouden.

Verkeersveiligheid >



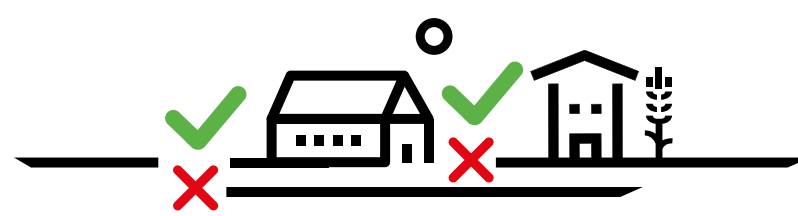
✓ Fietzers en voetgangers krijgen alle ruimte.

We willen dat fietsers en voetgangers zich op een goede en veilige manier van, naar en in het centrum kunnen bewegen, ook bewoners die slecht ter been zijn. Daarnaast steven we naar verkeersveiliger fietsroutes in het buitengebied.



✓ 30 km/u wordt de nieuwe standaard.

Een maximumsnelheid van 30 km/u past bij de verblijfsfunctie die de meeste wegen in Bennekom hebben. Dit geeft meer verkeersveiligheid voor in het bijzonder fietsers, voetgangers en aanwonenden. Alleen op de belangrijkste ontsluitingsroutes blijft de maximumsnelheid 50 km/u; deze routes worden ook als zodanig ingericht.



✓ Verkeersveiligheidsknelpunten op korte termijn al aanpakken.

De komende jaren worden veel verkeersveiligheidsknelpunten aangepakt. Maar er zijn ook knelpunten waar nog geen concrete oplossingen voor zijn. Omdat verkeersveiligheid altijd hét uitgangspunt is, streven wij op korte termijn naar het realiseren van maatregelen die deze knelpunten wegnemen.

Centrum >



✓ Een levendige en veilige Dorpsstraat als stralend middelpunt van Bennekom.

Een levendig centrum met divers winkelaanbod is belangrijk voor Bennekom. Inwoners moeten hier comfortabel en veilig kunnen winkelen. Hier past een verkeersluwe Dorpsstraat bij. De winkels moeten bereikbaar blijven voor alle modaliteiten, maar de hoeveelheid verkeer moet beperkt worden.



✓ Logistieke hub als oplossing voor de toekomst.

Een logistieke hub in de regio kan in de toekomst zorgen voor minder logistieke bewegingen in Bennekom en het buitengebied. Grote vrachtwagens hoeven Bennekom niet meer in en de 'last-mile' vanaf de hub naar de winkel kan met kleine, schone voertuigen.



✓ Toekomstgerichte oplossing voor parkeren in het centrum.

Met name in en rond het centrum van Bennekom ervaart men in de weekenden parkeeroverlast. We willen de parkeerproblematiek goed in kaart brengen om hier een toekomstbestendig plan voor te kunnen maken.

3. Trends en ontwikkelingen

3.1 Groei aantal verkeersbewegingen

Het aantal woningen in Bennekom en omliggende kernen neemt de komende jaren toe. Als gevolg hiervan groeit het aantal verkeersbewegingen logischerwijs mee. Daarnaast neemt het aantal ouderen in Bennekom toe, maar vanwege de trend dat mensen steeds langer mobiel blijven, wordt het aantal verkeersbewegingen onder ouderen niet minder. Bovendien zorgt de komst van de hoogwaardige fietsroute tussen Ede-Bennekom-Wageningen naar verwachting voor een toename in het aantal (doorgaande) fietsers.

3.2 Duurzaamheid en leefbaarheid belangrijke thema's

Landelijk, maar ook zeker in Bennekom, groeit de aandacht voor duurzaamheid, leefbaarheid en klimaatadaptatie. Dit heeft ook effect op verkeer en mobiliteit en hoe we hier in Bennekom mee om willen gaan. Een mobiliteitstransitie is nodig; we gaan op een andere manier reizen. We verplaatsen ons minder en als we toch reizen, doen we dat in schone voertuigen. De infrastructuur en openbare ruimte moet hier in de toekomst bij aansluiten. We zien een trend waarin er meer ruimte is voor fietsers en voetgangers en doorgaand verkeer door het dorp en buitengebied zoveel mogelijk beperkt wordt.

3.3 Risicogestuurd werken aan verkeersveiligheid

Sinds een aantal jaar zetten verschillende wegbeheerders in Nederland in op een risico gestuurde aanpak van verkeersveiligheid. Door de belangrijkste risico's in kaart te brengen, is het mogelijk de verkeersveiligheid proactief aan te pakken. In Bennekom zien wij ouderen, kinderen en fietsers als de grootste risicogroepen in het verkeer. Het toenemend aantal ouderen in Bennekom vraagt om extra aandacht. Denk aan veilige looproutes van en naar het centrum. Risicogedragingen zoals afleiding in het verkeer, te hard rijden en alcohol- en drugsgebruik komen ook in Bennekom voor. Met name in het buitengebied zien we risico's doordat verschillende verkeersdeelnemers zoals automobilisten, fietsers, voetgangers en landbouwverkeer samenkomen op dezelfde smalle wegen.

3.4 Infrastructurele projecten op de planning

De komende jaren verbetert de gemeente Ede op een paar specifieke plekken de doorstroming en verkeersveiligheid. Deze projecten zijn al ingepland voor de periode 2022-2026 en zullen daarmee van invloed zijn op het verkeersbeeld in en rond Bennekom voor de lange termijn (zie de **tabel** hiernaast en de **> kaart op de volgende pagina**). De speerpunten en eventuele oplossingen die in deze verkeersvisie genoemd worden zijn aanvullend op de projecten die al in uitvoering gaan.

Project (op de kaart)	Aanpak knelpunten
1 Realisatie hoogwaardige fietsroute Ede-Bennekom-Wageningen	In Bennekom op route Edeseweg-Kerkhoflaan-Bovenweg. (Extra grote) rotondes ter hoogte van de Freule van Wassenaerlaan, Vossenweg, Strooiweg en Kierkamperweg-Heelsumseweg waarbij alle 30 km/u aansluitingen worden ingericht door middel van een inritconstructie (in totaal 6). - Fietsstraat op een deel van de Edeseweg en op de Bovenweg. - Brede fietsstroken op de Kerkhoflaan. ✓ Opbrengst voor Bennekom: verbeterde verkeersveiligheid en meer comfort voor fietsers op belangrijkste noord-zuid route en bijhorende kruispunten.
2 Kierkamperweg	- Aanleg vrij liggend fietspad tussen Mansholtlaan en Achterstraat (en opheffen huidige fietsstroken). - Aanleg rotonde Kierkamperweg-Achterstraat - Aanleg vrij liggende fietspaden in beide richtingen tussen Commandeursweg en Achterstraat. ✓ Opbrengst voor Bennekom: verbeterde verkeersveiligheid en comfort voor fietsers op Kierkamperweg.
3 Realisatie Parklaan	Aanleg nieuwe rondweg-oost rond Ede waardoor verkeer vanuit Ede-Oost sneller op de N781 en A12 komt. ✓ Opbrengst voor Bennekom: minder doorgaand autoverkeer door Bennekom.
4 Beter Bereikbaar Wageningen	Aanpak doorstroming Mansholtlaan en Nijenoord Allee, betere ontsluiting WUR. ✓ Opbrengst voor Bennekom: minder doorgaand autoverkeer door Bennekom.
5 Project Binnenveld	Food-Valley project 'beter fietsen in het gehele Binnenveld'. Onderzoeksfase is al gestart waarbij input vanuit deze verkeersvisie wordt meegenomen om op korte-/middellange termijn maatregelen te treffen. ✓ Opbrengst voor Bennekom: minder doorgaand autoverkeer door het Binnenveld, lagere snelheid autoverkeer in Binnenveld, verbeterde verkeersveiligheid voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers).
6 Rondweg-Oost Veenendaal	- Rondweg-Oost in Veenendaal verbreden (2x2 rijstroken tussen Wageningsesteenlaan en A12) - Rotondes (Smalle Zijde en Wageningsesteenlaan) vervangen door verkeerslichten - Ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Prins Clauslaan. ✓ Opbrengst voor Bennekom: minder doorgaand autoverkeer door het Binnenveld.



4. Bereikbaarheid

Speerpunten ▾

- Een **rustig, groen** en **leefbaar dorp én buitengebied** waar woonplezier boven verkeer staat.
- In het dorp én buitengebied **rijdt verkeer dat daar moet zijn**. De rest rijdt zoveel mogelijk om Bennekom (dorp) en het buitengebied heen.
- Op de belangrijkste (regionale) ontsluitingsroutes **stroomt verkeer goed door**.
- Bennekom blijft **bereikbaar met het openbaar vervoer**.
- **30 km/uur** wordt de nieuwe standaard.

4.1 Wegencategorisering en weginrichting

PROBLEMATIEK

De meeste wegen in Bennekom hebben een verblijfsfunctie. Ze zijn relatief smal, vlak ernaast liggen woningen en/of bedrijven en zowel autoverkeer, fietsers als voetgangers maken er gebruik van. Indien functie en weginrichting niet in overeenstemming zijn, moet de weginrichting hierop worden aangepast. Dit verbetert de verkeersveiligheid én vermindert doorgaand verkeer. De routes die wel een ontsluitende functie hebben (aan- en afvoer verkeer naar/van Bennekom), moeten ook als zodanig worden ingericht.



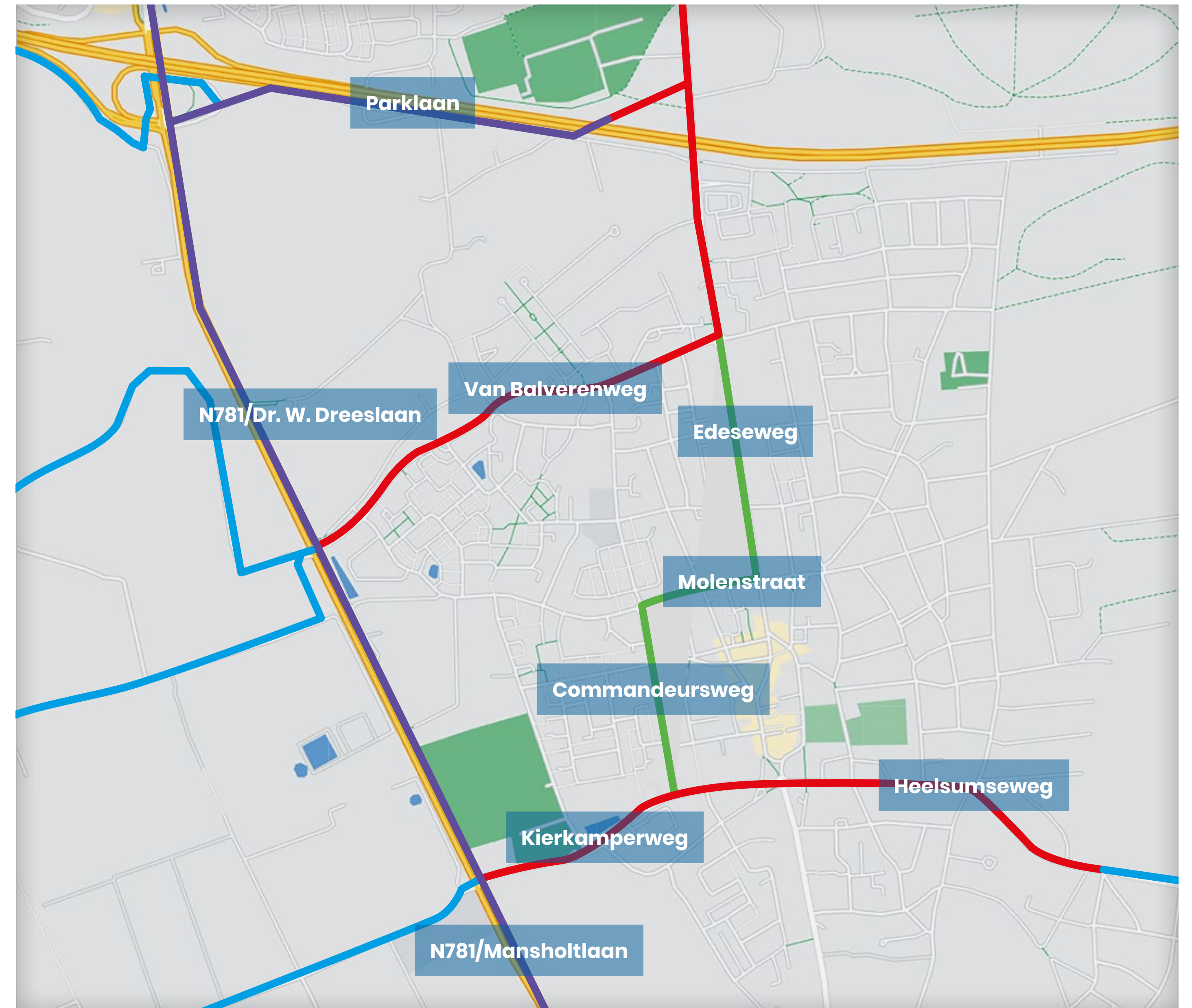
✓ Meningen uit Bennekom

De wens van de verkeerswerkgroep om in Bennekom 30 km/u de standaard te maken (op de gebiedsontsluitingswegen na) wordt breder gedragen. Van de **131 Bennekommers** die reageerden op de Facebookpoll over dit onderwerp zegt **70% dat 30 km/uur de standaard mag worden in Bennekom**. De overige 30% wil de 50 km/uur zo veel mogelijk behouden.

STREEFBELD

Wij streven in Bennekom naar een wegencategorisering die aansluit bij het verblijfskarakter van het dorp. Gemotoriseerd verkeer is in Bennekom te gast en rijdt hier alleen als het een herkomst of bestemming in het dorp heeft. Doorgaand gemotoriseerd verkeer wordt zo veel mogelijk verleid om via een beperkt aantal wegen om het dorp heen te rijden. We streven de volgende wegencategorisering na ✔

- De belangrijkste gebiedsontsluitingsweg van Bennekom is de N781 (Dr. W. Dreeslaan/Mansholtlaan). Een goede doorstroming en scheiding van verkeersstromen is hier essentieel. De maximumsnelheid moet hier 80 km/uur blijven, waarbij de oversteekbaarheid voor met name fietsers en voetgangers gegarandeerd moet worden. Verkeer vanuit Bennekom (Van Balverenweg, Kierkamperweg, Langesteeg, Parklaan) moet vlot de N781 op kunnen rijden.
- De Edeseweg (Parklaan–Van Balverenweg), Van Balverenweg en de Kierkamperweg–Heelsumseweg zijn vervolgens de belangrijkste ontsluitingsroutes voor verkeer van en naar Bennekom. De maximumsnelheid op deze wegen moet 50 km/uur blijven en een goede doorstroming voor autoverkeer is belangrijk. Ook moeten fietsers en voetgangers zo goed en veilig mogelijk gescheiden worden van het autoverkeer. Voor de Kierkamperweg ter hoogte van het centrum is een goede oversteekbaarheid van langzaam verkeer het belangrijkste aandachtspunt.
- De maximumsnelheid op de Edeseweg, Molenstraat en Commandeursweg moet worden teruggebracht naar 30 km/uur. Dit komt de verkeersveiligheid op deze wegen ten goede en doorgaand verkeer is hierdoor meer geneigd om langs Bennekom te rijden. Deze wegen blijven wel een belangrijke ontsluitende functie voor het centrum hebben. Het is daarom wenselijk om de voorrangssituatie te behouden om voor voldoende doorstroming te zorgen (en daarmee een goede bereikbaarheid van het centrum). Ook moet het openbaar vervoer hier gebruik van blijven maken. Hier moet bij de herinrichting rekening mee worden gehouden door bijvoorbeeld geen drempels aan te leggen. Ook moet rekening gehouden worden met het feit dat de verkeersintensiteiten relatief hoog zijn voor een 30 km/uur weg.



Buiten de bebouwde kom:

Gebiedsontsluitingsweg: 80 km/u

Functie: doorstroming, ontsluiting Ede–Wageningen, hogere intensiteiten, doorgaand verkeer

Erftoegangsweg: 60 km/u

Functie: verblijffunctie, ontsluiting percelen, bestemmingsverkeer, lagere intensiteiten

Binnen de bebouwde kom:

Gebiedsontsluitingsweg: 50 km/u

Functie: doorstroming, ontsluiting Bennekom, hogere intensiteiten, doorgaand verkeer

Gebiedsontsluitingsweg: 30 km/u

Functie: doorstroming, maar ook toegang tot centrum en ontsluiting percelen, mix doorgaand en bestemming

Erftoegangsweg: 30 km/u (overige wegen)

Functie: verblijffunctie, ontsluiting percelen, bestemmingsverkeer, lagere intensiteiten

VOORSTEL CONCRETE MAATREGELEN

We stellen de volgende maatregelen voor om te komen tot een nieuwe wegencategorisering ✔

- **Herinrichting Van Balverenweg:** met name de positie van fietsers en de kwaliteit van de fietspaden moet verbeterd worden. De wens is om waar mogelijk vrijliggende fietspaden aan te leggen en de oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers te verbeteren. Dit laatste geldt met name ter hoogte van de Bovenbuurtweg en ter hoogte van de verkeerslichten nabij de Dr. W. Dreeslaan (oversteektijd voor voetgangers is hier erg krap). Voor autoverkeer moet het duidelijker worden dat inhalen niet mag, bijvoorbeeld met een doorgetrokken asstreep. De wens is er om de huidige flitspaal te behouden indien een optimale weginrichting niet haalbaar is.
- **Herinrichting Kierkamperweg-Heelsumseweg:** ook hier is met name een veilige plek voor fietsers en voetgangers van belang, waarbij de huidige smalle fietspaden en trottoirs worden vervangen door een toekomstgerichte oplossing. De doorstroming en verkeersveiligheid op het kruispunt Commandeursweg-Kierkamperweg moet worden verbeterd, evenals de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer. De doorgaande route Heelsumseweg-Kierkamperweg moet voor doorgaand verkeer aantrekkelijk genoeg blijven, maar het instellen van 30 km/uur ter hoogte van het centrum (nabij rotonde Bovenweg) is een mogelijke oplossing om de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid te verbeteren. Ook voor de Kierkamperweg-Heelsumseweg geldt dat duidelijker moet worden aangegeven dat autoverkeer niet mag inhalen.
- **Herinrichting Edeseweg-Molenstraat-Commandeursweg:** de Edeseweg (tussen de Van Balverenweg en de Molenstraat), Molenstraat en Commandeursweg moeten als 30 km/uur gebied worden ingericht. Daarbij moet wel rekening gehouden worden met het feit dat bussen en nood- en hulpdiensten nog goed van de route gebruik kunnen maken (bijvoorbeeld geen hoge drempels). De oversteekbaarheid vanuit zijstraten moet meer aandacht krijgen en fietsers moeten een veiligere plek op de rijbaan krijgen.
- **Herinrichting Achterstraat:** de Achterstraat is in de huidige situatie al een 30 km/uur weg. Echter, de straat is erg breed, kaarsrecht en voorzien van asfaltverharding. Dit nodigt uit tot hard rijden. Om de Achterstraat een uitstraling te geven die past bij de verblijfsfunctie van de straat is het daarom nodig deze anders in te richten. Specifieke aandacht moet er zijn voor de situatie rond het sportpark (parkeren) en voor de ontsluitende functie van de Achterstraat in relatie tot de woningbouw die hier in de toekomst gepland staat. Ook moet er een duidelijke poortconstructie komen ter hoogte van de Kierkamperweg.
- **Aanleg fietstunnel kruispunt N781/Kierkamperweg:** om de oversteekbaarheid en daarmee verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren is een ongelijkvloerse kruising nodig voor fietsers en voetganger die tussen Bennekom (dorp) en het buitengebied (v.v.) reizen. Daarmee verbetert bovendien de doorstroming op de N781 waardoor doorgaand verkeer eerder geneigd is om Bennekom heen te rijden.

4.2 Verminderen doorgaand verkeer

PROBLEMATIEK

Door de ligging van Bennekom tussen Ede, Wageningen, Veenendaal en Renkum in zijn we op het gebied van verkeer en mobiliteit voor een deel afhankelijk van de omliggende kernen. Voor het verkeer tussen deze kernen is de route via Bennekom of het buitengebied van Bennekom vaak de snelste of meest logische route. Dit zorgt voor veel doorgaand (sluip)verkeer dat dwars door Bennekom en/of het buitengebied rijdt. Met verkeersonveiligheid (voor fietsers en voetgangers) en hinder voor bewoners tot gevolg. De grootste knelpunten zijn ✔

- Bennekom-Oost, waar doorgaand verkeer tussen Ede en Renkum en vice versa gebruikmaakt van vooral de Vossenweg, Selterskampweg en Prins Bernardlaan.
- Nergena/De Kraats, waar doorgaand verkeer tussen Ede, Bennekom, Veenendaal, Achterberg en Rhenen gebruikmaakt van onder andere de Viermorgenweg, Krommesteeg, Dijkgraaf, Kraatsweg, Maanderdijk, Maanderbuurtweg, Meentdijk, Zuiderkade, Veensteeg, Eemweg, Werftweg, Spitsbergenweg en Maatsteeg.

STREEFBEELD

In Bennekom en het buitengebied willen we doorgaand verkeer zo veel mogelijk beperken. Voor het verminderen van het doorgaand verkeer streven wij naar ✔

- Het verbeteren van de doorstroming op omliggende (regionale) ontsluitingsroutes zodat deze aantrekkelijk blijven (of worden) voor doorgaand verkeer.
- Het inrichten van verblijfsgebieden als 30 km/uur-zones inclusief bijpassende weginrichting om een route voor doorgaand verkeer onaantrekkelijk te maken en de snelheid van het verkeer te verlagen. Hierbij zien we als 'bijpassende weginrichting' niet per sé het plaatsen van drempels en plateaus. Er moet aandacht zijn voor bijvoorbeeld geluid- en trillingshinder van dergelijke verkeersmaatregelen.
- Waar nodig aanvullende maatregelen te nemen om het onmogelijk of zeer onaantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer om gebruik te maken van bepaalde wegen. De bereikbaarheid van direct omwonenden mag hierdoor niet in het gedrang komen en het probleem mag zich niet verplaatsen naar andere straten (geen substantiële toename verkeer in omliggende straten of andere delen van Bennekom).



✔ Meningen uit Bennekom

Van de 146 Bennekommers die via Facebook meedachten over dit onderwerp wil **71% dat bewoners hun huis via de huidige routes kunnen bereiken**. De overige **29% zegt als bewoner best wel te willen omrijden** om doorgaand verkeer door Bennekom te weren.

VOORSTEL CONCRETE MAATREGELEN ▼

- Samen met de verkeerswerkgroep behandelden we verschillende oplossingsrichtingen om doorgaand verkeer in Bennekom en het buitengebied te verminderen.
- Uit recent onderzoek blijkt dat de hoeveelheid doorgaand verkeer dat door Bennekom–Oost rijdt de afgelopen jaren is afgenomen, maar nog steeds wel aanwezig is: 27% van het verkeer op de Selterskampweg (zuid) betreft doorgaand verkeer. In totaal rijden er 2.465 motorvoertuigen/etmaal over de Selterskampweg zuid. Streven is maximaal 2.000 mvt/etmaal.
- We willen dat doorgaand verkeer niet dwars door Bennekom–Oost rijdt maar via de daarvoor bestemde wegen: de Kierkamperweg/N781 én dat het verkeer dat wel via Bennekom–Oost rijdt zich aan de snelheid houdt. Hiervoor zijn drie mogelijke oplossingsrichtingen uitgewerkt. Eventuele keuze/uitwerking van deze oplossingsrichtingen vraagt om verdere afstemming met de gemeente en omwonenden waarbij het effect op de verkeersstromen in heel Bennekom goed onderzocht moet worden.

✓ Oplossing 1: aanpassen weginrichting Selterskampweg

Om de snelheid van het verkeer op de Selterskampweg te verlagen én deze route minder aantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer kan op de Selterskampweg gewerkt worden met om-en-om parkeren. Door parkeren verspringend aan weerszijden van de weg te realiseren en zogenaamde ‘oortjes’ aan te leggen (uitbuiging in trottoirband) krijgt het verkeer te maken met een herhalende as-verspringing. Dit is eerder met succes toegepast op de Vossenweg en Prins Bernardlaan. Aandachtspunt is wel dat het effect van dergelijke maatregelen minder wordt wanneer de verkeersintensiteit lager is.

✓ Oplossing 2: knip Selterskampweg

Een knip in de Selterskampweg zorgt dat doorgaand verkeer niet meer via Bennekom–Oost rijdt of maakt dit erg onaantrekkelijk. We zien de volgende aandachtspunten ▼

- Als de knip op de Selterskampweg ten zuiden van de Prins Bernardlaan komt te liggen, heeft dit het meeste effect voor Bennekom–Oost. Er worden dan in ieder geval 670 motorvoertuigen/etmaal geweerd waarmee het streefbeeld van maximaal 2.000 mvt/etmaal gehaald wordt.

- Komt de knip ten noorden van de Prins Bernardlaan dan zal de hoeveelheid verkeer hier met ongeveer 300 mvt/etmaal afnemen. De sluiproute Selterkampweg–Prins Bernardlaan–Edeseweg blijft dan echter mogelijk. De kans is hierdoor groot dat de hoeveelheid verkeer op de Strooiweg–Prins Bernardlaan met 300 mvt/etmaal zal toenemen. Dit is niet wenselijk.
- Een knip moet het voor doorgaand verkeer onmogelijk of in ieder geval erg onaantrekkelijk maken om ‘om de afsluiting’ heen te rijden. We willen immers niet dat de 670 mvt/etmaal doorgaand verkeer en een deel van de 1.795 mvt/etmaal bestemmingsverkeer zich verplaatsen naar een andere woonstraat. Dit betekent dat alleen een knip in de Selterskampweg niet voldoende is. Ook in de straten parallel aan de Selterskampweg zijn maatregelen nodig. Denk aan het instellen van éénrichtingsverkeer of ook hier het plaatsen van knips.
- In alle gevallen zal het realiseren van een knip effect hebben op de andere verkeersstromen in Bennekom. Zowel doorgaand verkeer als bestemmingsverkeer zal een andere route moeten nemen wat een toename van verkeer zal betekenen op onder andere de Parklaan–N781, Kierkamperweg, Commandeursweg, Edeseweg en Kerkhoflaan. Effecten hiervan moeten verder onderzocht worden.

✓ **Oplossing 3: aanpassing kruispunt Selterskampweg-Heelsumseweg**

Door het onmogelijk te maken om vanaf de Heelsumseweg de Selterskampweg in te rijden, en het verkeer dat vanaf de Selterskampweg komt alleen rechtsaf te laten rijden, weren we doorgaand verkeer. Het kruispunt zal hiervoor aangepast moeten worden ✓

- Verkeer vanaf de Heelsumseweg (uit de richting Heelsum) mag niet meer rechtsaf de Selterskampweg inrijden. Ze worden gedwongen om rechtdoor te rijden via de route Kierkamperweg/N781 (of Kerkhoflaan/Commandeursweg). Dit kan door een verplicht rijrichting in te stellen (mogelijk als pilot) maar het liefst door rechtsaf slaan fysiek onmogelijk te maken. Naar verwachting neemt het aantal doorgaande voertuigen hierdoor af met 145 mvt/etmaal.
- Verkeer vanaf de Heelsumseweg (uit de richting Bennekom) mag niet meer linksaf de Selterskampweg inrijden. Ze worden gedwongen om rechtdoor te rijden door middel van een verhoogde middengeleider. Dit zal beperkt effect hebben op het verminderen van de verkeersintensiteiten in Bennekom-Oost, maar draagt wel bij aan een overzichtelijkere verkeerssituatie en een betere doorstroming op de Heelsumseweg.
- Verkeer vanuit de Selterskampweg mag alleen nog maar rechtsaf richting de Kierkamperweg rijden. Als ze naar Heelsum moeten, kunnen ze keren bij de rotonde Kierkamperweg-Bovenweg. Een verhoogde middengeleider moet linksaf slaan onmogelijk maken. Voor de 527 mvt/etmaal doorgaand verkeer die nu dagelijks vanuit de Selterskampweg linksafslaan zal het rijden via Bennekom-Oost een stuk minder aantrekkelijk worden. De verwachting is dat een merendeel van dit verkeer een alternatieve route gaat rijden.
- Echter, ook hier geldt dat voor de 1.795 mvt/etmaal bestemmingsverkeer hun woning niet meer op de huidige manier te bereiken is. Ook dit verkeer zal een alternatieve route moeten gaan rijden wat een toename van verkeer zal betekenen op onder andere de Parklaan-N781, Kierkamperweg, Commandeursweg, Edeseweg, Kerkhoflaan en op andere woonstraten. Immers het verkeer rijdt niet alleen over de grote wegen om, maar zal voor het laatste deel ook via andere woonstraten naar de bestemming rijden.. Effecten hiervan moeten verder onderzocht worden.
- Om optimaal effect te realiseren moet op het kruispunt Heerdlaan-Heelsumseweg en het kruispunt Alexanderweg-Heelsumseweg een soortgelijke oplossing gerealiseerd worden. Deze woonstraten worden anders flink drukker doordat zowel doorgaand- als bestemmingsverkeer deze route zal gaan rijden als alternatief voor de Selterskampweg.
- Er moet in ieder geval een goede oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers gerealiseerd worden tussen de Selterskampweg en de Diedenweg (➤ **zie hoofdstuk 5**).

✓ **Oplossing 4: doorgaand verkeer Binnenveld**

We willen dat doorgaand gemotoriseerd verkeer niet door het Binnenveld maar via de daarvoor bestemde wegen rijdt

(A12 / N781 / N225 / N233) ✓

- Voor het tegengaan van het doorgaand verkeer in het Binnenveld wordt vanuit Nergena/De Kraats gedacht aan het op enkele locaties (bijvoorbeeld bij de drie bruggen over de Grift) plaatsen van ‘landbouwsluizen’: een betonnen obstakel waar landbouwverkeer, vrachtverkeer en langzaam verkeer (fietsers, brommers, voetgangers) wel langs kunnen, maar personenauto’s niet. De landbouwsluis gaat daarmee het doorgaand verkeer tegen, maar belemmert de bedrijfsvoering van de landbouwbedrijven in het Binnenveld niet.
- Verkeersveiligheid voor andere verkeersdeelnemers is belangrijk. Goede verlichting en markering is dan ook essentieel. Ook de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten is een aandachtspunt.
- Sommige bedrijfsactiviteiten worden ook met personenauto’s met aanhangers of lichte bestelbussen uitgevoerd. Daarvoor is het een optie om van één van de landbouwsluizen een beweegbaar obstakel te maken, dat door middel van pasjes of kentekenherkenning wordt aangestuurd. Hier hoeft dan alleen voor een hele specifieke groep bewoners/ondernemers een uitzondering gemaakt te worden. Dit is tevens een locatie waar nood- en hulpdiensten makkelijk door kunnen rijden.
- Andere maatregelen, zoals een verbodsbord (met uitzondering van bestemmingsverkeer) al dan niet ondersteund door kentekenherkenning zijn niet gewenst: ze zijn minder of bijna niet effectief of niet handhaafbaar. Een pasjesregeling aan de randen van het gebied is lastig uitvoerbaar vanwege het grote aandeel incidentele bezoekers van bewoners en bedrijven.
- Eventuele maatregelen worden binnen het ‘project Binnenveld’ van de Regio Foodvalley verder uitgewerkt. In dit project worden, naast de wensen vanuit Nergena/De Kraats, alle wensen en eisen van de stakeholders in het gehele Binnenveld opgehaald en wordt van daaruit een afgewogen keuze gemaakt voor te treffen maatregelen.



4.3 Openbaar vervoer

PROBLEMATIEK

Het is een landelijke trend dat openbaar vervoer steeds meer versobert. Kleinere lijnen verdwijnen en grotere stromen reizigers worden steeds meer gebundeld. In de regio is dat bijvoorbeeld terug te zien bij lijn 88 tussen station Ede-Wageningen en de Wageningen Campus. Deze grote reizigersstroom wordt gebundeld op de route Parklaan-N781.

STREEFBEELD

In Bennekom streven we ernaar het beschikbare openbaar vervoer te behouden zoals het nu is. Dit is belangrijk om te zorgen dat mensen die met het openbaar vervoer willen rijden dat kunnen blijven doen. Goede ov-mogelijkheden dragen er bovendien aan bij dat mensen minder met de auto reizen en meer met andere vervoermiddelen, zoals het openbaar vervoer. De bestaande – en te behouden – lijnen die Bennekom passeren zijn de volgende:

- **Lijn C3:** Station Ede-Wageningen – busstation Wageningen (12 keer per uur overdag, 6 keer per uur 's avonds en 4 tot 6 keer per uur in het weekend)
- **Lijn 89:** Station Veenendaal-De Klomp – Wageningen University (2 keer per uur)
- **Lijn 86:** Station Ede-Wageningen – busstation Wageningen (4 keer per uur overdag, 2 keer per uur 's avonds en in het weekend)
- **Lijn 653:** Heelsum – Apeldoorn (schoolbus 1 keer per dag/richting)

VOORSTEL CONCRETE MAATREGELEN

Op korte termijn zijn er geen maatregelen nodig. Wel is het zaak dat de Dorpsraad Bennekom zich hard maakt voor behoud van huidig openbaar vervoer op het moment dat de provincie Gelderland een nieuwe concessie aangaat. Voor behoud van de huidige buslijnen is het ook belangrijk dat er rekening wordt gehouden met de bussen wanneer één van de wegen in Bennekom waar de buslijnen nu gebruik van maken opnieuw wordt ingericht.



5. Verkeersveiligheidsknelpunten

Speerpunten ▾

- **Fietzers en voetgangers** krijgen **alle ruimte**.
- **30 km/uur** wordt de nieuwe **standaard**.
- **Verkeersveiligheidsknelpunten** op korte termijn al **aanpakken**.

De komende jaren pakt gemeente Ede veel verkeersveiligheidsknelpunten in en rond Bennekom aan (zie [infrastructurele projecten op de planning](#)). Dit geeft de verkeersveiligheid in Bennekom al een boost. Daarnaast formuleerden we in deze visie een aantal uitgangspunten dat in de toekomst positief kan bijdragen aan de verkeersveiligheid. Denk aan het aanpassen van de wegencategorisering en het verminderen van doorgaand verkeer.

Toch ervaren inwoners van Bennekom op dit moment ook nog andere verkeersveiligheidsknelpunten die wij op korte termijn aangepakt willen hebben. In dit hoofdstuk beschrijven we deze knelpunten (in willekeurige volgorde). Zodra deze verkeersveiligheidsknelpunten aangepakt worden, is nader onderzoek nodig naar de exacte aanleiding en gewenste oplossing. In de visie staat per knelpunt al wel een aantal oplossingsrichtingen benoemd.



Op de kaart	Locatie	Knelpunt	Mogelijke oplossingen
1	Fietstunnel N781 – Viermorgenweg	Het fietspad vanuit de tunnel onder de N781 sluit op een onoverzichtelijk punt aan op de Viermorgenweg. Fietzers hebben slecht zicht op autoverkeer (en vice versa).	Waarschuwbord, een spiegel of andere attentie verhogende maatregelen kunnen de verkeerssituatie veiliger maken. Ook helpt het beter snoeien van de beplanting naast de fietstunnel om het zicht te verbeteren.
2	Kruispunt Dijkgraaf – Kraatsweg	Het zicht op het kruispunt is niet ideaal. Met name afslaande fietsers ervaren verkeersonveiligheid. De snelheid van verkeer dat rechtdoor rijdt op de Dijkgraaf is relatief hoog.	Een hoger plateau, duidelijkere markering en een afwijkende kleur van het asfalt op het plateau kunnen de situatie veiliger maken. Fietzers kunnen bovendien beter via de Veendersteeg fietsen. De buitenlamp aan het pand van Bakkerij ten Veen kan beter worden afgesteld om verblinding te voorkomen.
3	Kruispunt Maanderdijk – Rijnsteeg	Met name schoolgaande kinderen (en ouders) ervaren dit als een onveilig kruispunt. Verkeer op de Maanderdijk rijdt hard en verleent geen voorrang aan verkeer dat van rechts komt.	Een plateau kan de situatie veiliger maken. Daarnaast kan de hoeveelheid doorgaand verkeer beperkt worden (zie ▶ verminderen doorgaand verkeer).
4	Maanderdijk, bocht Maanderdijk – Afrit A12	Fietzers moeten nu midden in de bocht oversteken. Bovendien zijn de fietssuggestiestroken erg smal op deze plek. Ook wordt verkeer op de Maanderdijk verblind door koplampen van verkeer op de A12.	Afschermen verkeer A12, het verbreden van de fietssuggestiestroken, aanleggen van een plateau, duidelijkere markering/bebording of het verplaatsen van de fietsoversteek kan de situatie veiliger maken.
5	Kruispunt Pasteurlaan – Robert Kochlaan	Verkeer van/naar Bennekom Noord / Baron van Wassenaerpark rijdt nu voornamelijk via de Pasteurlaan. Met name op de kruispunten, zoals het kruispunt met de Robert Kochlaan, worden gevaarlijke situaties ervaren door onder andere hoge snelheid, slecht zicht en het niet verlenen van voorrang.	30 km/uur uitstraling wijk/straten verduidelijken (drempels, wegbreedte aanpassen, klinkers).
6	Kruispunt Selterskampweg – Heelsumseweg	De oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers wordt als onveilig ervaren. Er is onvoldoende ruimte voor langzaam verkeer om veilig over te steken en de snelheid van het autoverkeer (en fietsers die naar beneden rijden langs de Heelsumseweg) is hoog.	Een breder middeneiland en snelheidsremmers voor het verkeer op de Heelsumseweg kunnen de verkeersveiligheid verbeteren.
7	Kruispunt Commandeursweg – Kerkstraat	Het is voor voetgangers lastig om over te steken omdat het zicht op het verkeer wordt gehinderd door het aanwezige straatmeubilair.	Verplaatsen straatmeubilair, duidelijker aangeven oversteeklocatie.
8	Kerkstraat	De Kerkstraat is erg smal en moet veel (vracht)verkeer van/naar de Dorpsstraat en het Broekakkerplein verwerken. Voetgangers worden door het ontbreken van een goed trottoir gedwongen om op de rijbaan te lopen. Door geparkeerde auto’s kan het verkeer elkaar lastig passeren.	Instellen parkeerverbod
9	Veiligheid trottoirs	Met een groeiend aantal oudere inwoners is de veiligheid (en comfort) van looproutes in Bennekom essentieel. Goede trottoirs zijn nodig om veilig gebruik mogelijk te maken, ook met rollators of rolstoelen. Op verschillende plekken in Bennekom is de kwaliteit van de looproutes onvoldoende (losse stoeptegels en banden, smalle trottoirs).	Actief oppakken klachten bewoners/voetgangers door trottoir te verbeteren.
10	Kruispunt Edeseweg – Heidelaan	Voor auto’s komende vanuit de Heidelaan is het zicht op verkeer (inclusief fietsers) op de Edeseweg beperkt.	Aanpassen hoogte heggen, plaatsen spiegel

6. Bennekom centrum

Speerpunten ▾

- Een **levendige en veilige Dorpsstraat** als stralend middelpunt van Bennekom.
- **Logistieke hub** als oplossing voor de toekomst.
- **Toekomstgerichte oplossing voor parkeren** in het centrum.

6.1 Verkeerscirculatie

PROBLEMATIEK

Over het verkeer in de Dorpsstraat bestaan verschillende meningen in Bennekom. Een deel van de bewoners wil de Dorpsstraat afsluiten voor al het autoverkeer, terwijl een andere groep de Dorpsstraat juist wil openhouden voor al het verkeer. Ook zijn er suggesties gedaan om de Dorpsstraat bijvoorbeeld op drukke weekenddagen af te sluiten. Overeenstemming is er in ieder geval over het feit dat de hoeveelheid verkeer in de Dorpsstraat beperkt moet blijven, de snelheid van het verkeer geremd moet worden en dat winkelend publiek alle ruimte moet krijgen. Voetgangers moeten de Dorpsstraat goed kunnen oversteken. Daarnaast is een goede bereikbaarheid van het centrum essentieel. Verkeer moet het centrum met alle modaliteiten goed kunnen bereiken, maar het centrum ook snel weer kunnen verlaten zonder onnodig door de Dorpsstraat te rijden.



✓ Meningen uit Bennekom

Ook de Bennekommers die via Facebook meedachten over dit onderwerp laten zien dat er verschillend over gedacht wordt. Van de **199 Bennekommers** die reageerden op de Facebookpoll wil **de helft de Dorpsstraat open houden voor al het verkeer**. De **andere helft wil juist dat autoverkeer uit de Dorpsstraat gaat en alle ruimte voor fietsers en voetgangers**.

STREEFBEELD

Wij streven naar een levendig centrum waar winkelend publiek zich vrij en veilig kan bewegen.

De hoeveelheid verkeer in de Dorpsstraat is beperkt en parkeerterreinen zijn goed bereikbaar.

Voetgangers en fietsers kunnen veilig en comfortabel van en naar het centrum komen.

VOORSTEL CONCRETE MAATREGELEN

Er heersen verschillende ideeën om de bereikbaarheid en leefbaarheid van het centrum ook op lange termijn te garanderen. We merken dat over het nut van sommige van deze ideeën verdeeldheid is.

Dit staat bij de betreffende punten aangegeven:

- Extra aandacht voor de fietsveiligheid op de Kerkhoflaan bij de aanleg van de hoogwaardige fietsroute Ede-Wageningen. Met name bij de in- en uitritten van de parkeerterreinen en de opritten van naastgelegen woningen kunnen gevaarlijke situaties ontstaan. Hier moet voldoende zicht zijn op het verkeer dat op de Kerkhoflaan rijdt.
- Aansluitingen Oude Kerkplein en Marktplaats met de Dorpsstraat afsluiten voor autoverkeer om de hoeveelheid autoverkeer door de Dorpsstraat te verminderen (of regelen met éénrichtingsverkeer) waarbij aandacht moet zijn voor toename van verkeer op de Kerkhoflaan. Ondernemers hebben aangegeven dit geen passende maatregel te vinden.
- Instellen éénrichtingsverkeer in de Schoolstraat (van zuid naar noord) ter hoogte van parkeerterrein Geels om het kruispunt voor Geels te ontlasten. Ondernemers hebben aangegeven dit geen passende maatregel te vinden.



- Verplaatsen van de knip op het Algemeer naar de Nassaulaan. Hierdoor kunnen centrumbezoekers vanaf het centrum sneller naar Heelsum en hoeven ze niet om te rijden via de Edeseweg-Molenstraat-Commandeursweg of via Bennekom-Oost. Door een knip in de Nassaulaan te plaatsen, voorkomen we hier sluipverkeer. Mogelijk in combinatie met het instellen van éénrichtingsverkeer (noord-zuid) op de Alexanderweg. Aandachtspunt is dat verkeer vanaf de Edeseweg niet tegen de rijrichting in via de Kerkhoflaan richting Algemeer doorsteekt. Ondernemers geven aan het opheffen van de knip op het Algemeer te steunen, van het verplaatsen van de knip naar de Nassaulaan zijn ze echter geen voorstander.
- De gezellige uitstraling van de Dorpsstraat moet behouden blijven. Maar het moet duidelijker worden wat de verkeersfunctie van de straat is. Zoals waar je wel/niet mag parkeren of laden en lossen, waar fietsers rijden of waar verkeer uit zijstraten te verwachten is. Ook moeten maatregelen genomen worden om de snelheid van het autoverkeer te beperken.
- Inrichten van een veilige looproute vanaf de Commandeursweg via de Hogeweg richting het centrum waarbij de Kerkstraat wordt vermeden.



✓ **Meningen uit Bennekom**

Van de **139 Bennekommers** die reageerden op de Facebookpoll over dit onderwerp zegt **78%** parkeren in het centrum te willen laten zoals het is. **22%** verkiest een blauwe zone.

6.2 Parkeren

PROBLEMATIEK

Er wordt parkeerproblematiek ervaren, met name op vrijdag (markt) en zaterdag. De rest van de week lijkt er een minder groot probleem. De parkeerdruk wordt niet alleen veroorzaakt door winkelend publiek. Onvoldoende parkeergelegenheid voor bewoners lijkt ook een oorzaak van het probleem. Daarnaast maken langparkeerders gebruik van de gratis parkeerterreinen in Bennekom. Denk aan recreanten die hun auto parkeren om vervolgens in de omgeving te gaan fietsen. Door uitbreiding van het bestaande winkelbestand in het centrum bestaat het gevaar dat de parkeerdruk in de toekomst toeneemt.

STREEFBEELD

Een levendig centrum blijft voor Bennekom het uitgangspunt. Hier hoort ook bij dat centrumbezoekers goed kunnen parkeren. Het (blijven) uitbreiden van de parkeercapaciteit is echter een ongewenste ontwikkeling. Hierdoor wordt er meer verkeer/parkeerders richting het centrum van Bennekom getrokken, wat een ongewenst effect heeft op bijvoorbeeld de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Het reguleren van parkeren is wel een mogelijkheid, al is hier wel verdeeldheid over. Daarnaast streven we naar het uitbreiden van het aantal fietsparkeerplaatsen in het centrum waarbij ook voldoende ruimte is voor verschillende type fietsen, bijvoorbeeld bakfietsen.

VOORSTEL CONCRETE MAATREGELEN

Er is op dit moment onvoldoende zicht op de exacte parkeerproblematiek. Onderzoek naar de parkeerdruk en de verdeling kort- en langparkeerders is daarom nodig. Dit kan ook een beter beeld geven van welke maatregelen eventueel gewenst/nodig zijn. Daarnaast is een 'toeristisch overstappunt' een mogelijke oplossing om recreanten aan de rand van Bennekom op te vangen.

6.3 Laden en lossen

PROBLEMATIEK

Het laden en lossen in de Dorpsstraat ervaren met name winkelend publiek en fietsers als hinderlijk. Vooral wanneer vrachtwagens of bestelbussen op de rijbaan stilstaan, zorgt dit gevoelsmatig voor onveilige situaties. Hier staat tegenover dat het logisch is dat bevoorrading van winkels nodig is. Omdat veel winkels en leveranciers afhankelijk zijn van landelijke routes/afspraken is het niet haalbaar om het laden en lossen in Bennekom te reguleren door middel van venstertijden. Ondernemers staan er voor open om mee te denken over een veilige en toekomstbestendige manier van bevoorrading.

STREEFBEELD

Een logistieke hub buiten Bennekom kan in de toekomst de huidige problematiek rond de bevoorrading van de winkels oplossen. Stip op de horizon is een logistieke hub aan de rand van Bennekom waar leveranciers hun goederen afleveren. Kleine, schone voertuigen verzorgen vervolgens de 'last-mile' naar de winkels. Denk hierbij aan kleine elektrische voertuigen of cargo-fietsen. Een dergelijke logistieke hub zal niet alleen voor Bennekom gerealiseerd moeten/kunnen worden maar deze moet een regionale functie krijgen. Daarbij kan ook gedacht worden aan bijvoorbeeld gebundelde afvalverzameling of goederenstromen. Mogelijk kan worden aangehaakt bij het Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) initiatief van de gemeente Ede.

VOORSTEL CONCRETE MAATREGELEN

Een logistieke hub kan in de toekomst de oplossing zijn. Om dit te kunnen realiseren, is er nog wel verder onderzoek nodig. Het in beeld brengen van de huidige logistieke bewegingen in en rond het centrum van Bennekom is een eerste stap. Door de Bennekomse ondernemers én transporteurs bij dit onderzoek te betrekken, denken we samen na over een mogelijke oplossing voor de (middel)lange termijn.

Sessies verkeerswerkgroep

Wat	Inhoud
Kick-off begeleidingsgroep 4 juni 2021	Vaststellen doel, kaders en randvoorwaarden en afspraken maken over het proces, de te betrekken stakeholders en het eindproduct. ¹
Kick-off verkeerswerkgroep 10 juni 2021	Vastgestelde doel, kaders en randvoorwaarden bespreken en verwachtingen voor het te doorlopen proces bespreken. Op hoofdlijnen ophalen hoe iedereen in de wedstrijd zit.
Stoplichtsessie 8 juli 2021	De uitkomst van deze sessie vormde de input voor de themasessies. Wat is goed, wat kan beter en wat is een knelpunt in Bennekom.
Werk sessie Bereikbaarheid 2 september 2021	Oplossingen/wensen bespreken voor de volgende onderwerpen: • Wegencategorisering: verkeersfunctie vs. verblijfsfunctie; • Weginrichting belangrijkste gebiedsontsluitingswegen; • Openbaar vervoer; • Bennekom Oost/Baron van Wassenaerpark.
Werk sessie Centrum 16 september 2021	Oplossingen/wensen bespreken voor de volgende onderwerpen: • Laden en lossen; • Parkeren; • Verkeerscirculatie Centrum; • Inrichting Dorpsstraat/Kerkstraat. Bij deze sessie was ook een aantal ondernemers uit Bennekom centrum aanwezig en heeft de Ondernemers Vereniging Bennekom input geleverd.
Werk sessie Nergena/De Kraats 30 september 2021	Oplossingen/wensen bespreken voor de volgende onderwerpen: • Schoolroutes in beeld; • Verkeerscirculatie/doorgaand verkeer; • Specifieke knelpunten verkeersveiligheid. Bij deze sessie was ook een aantal ondernemers uit Nergena/De Kraats aanwezig.
Overhandiging Verkeersvisie aan wethouder	Overhandiging rapport Verkeersvisie Bennekom 2030-2040 aan het college (1 februari 2022)

¹ De begeleidingsgroep kwam op meer momenten in het proces samen. In dit overleg tussen gemeente, Dorpsraad en XTNT werden de sessies voorbereid, de uitkomsten van de sessies besproken en waar nodig keuzes gemaakt over aanvullend onderzoek of de lijn die we in het proces of de verkeersvisie volgden.



Facebookpolls

Om zo veel mogelijk Bennekommers te betrekken bij de visie, vroegen we via Facebook om mee te denken over een paar stellingen. Op de Facebookpagina's Bennekom (2,7 duizend leden) en Dorpsraad Bennekom (623 volgers) plaatsten we vijf polls met stellingen waarop mensen konden stemmen.

Respons

Er werd ruim 700 keer een stem gegeven. Alle stellingen kregen minimaal 100 stemmen, de stelling over de Dorpsstraat kreeg er zelfs 200. Het is niet mogelijk om kenmerken van de stemmers te achterhalen zoals waar ze precies wonen en of het bewoners of ondernemers zijn. Het is dan ook geen representatief onderzoek. Maar het geeft wel interessante resultaten die we voor de beeldvorming meenamen in deze visie.

Resultaten

De stellingen laten zien dat niet iedereen in het dorp precies hetzelfde denkt over verkeer en mobiliteit in Bennekom. De stelling over de Dorpsstraat gaf bijvoorbeeld een 50/50 uitslag: net zoveel stemmers willen dat de Dorpsstraat openblijft voor al het verkeer als dat er vinden dat autoverkeer weg moet uit de Dorpsstraat. Over de maximumsnelheid was er een duidelijkere voorkeur: 70% van de stemmers is voorstander van 30 km/u als standaard, tegen 30% die liever zo veel mogelijk 50 km/u wil behouden.



Colofon

© **XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT** | Utrecht 2022

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.

Titel	Verkeersvisie Bennekom 2030-2040
Samengesteld door	Dorpsraad Bennekom en XTNT (xtnt.nl) Tinie Koldenhof, John Kisters, Robbin Lankhuijzen, Amanda Willemze-Hanse
Vormgeving	Rogier Stoel (rogierstoel.nl)
Projectnaam	Verkeersvisie Bennekom 2030-2040
Datum	1 februari 2022
Adres	XTNT Experts in Traffic and Transport Daalseplein 101 Postbus 51 3500 AB Utrecht

