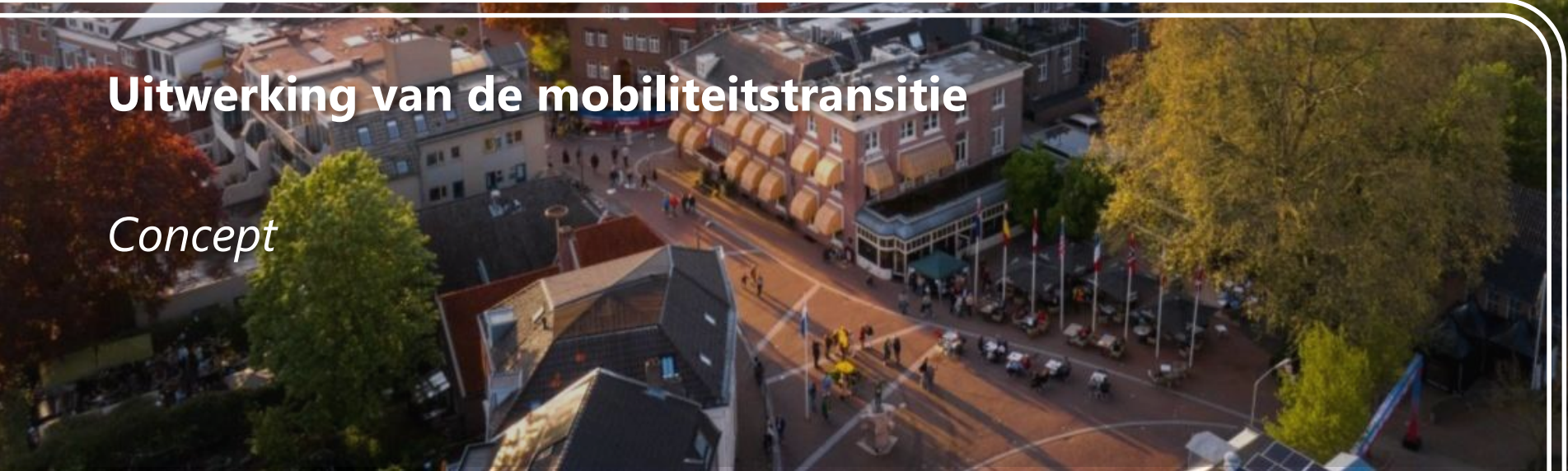




Omgevingsprogramma Mobiliteit Wageningen



Uitwerking van de mobiliteitstransitie

Concept

Titel	Concept Omgevingsprogramma Mobiliteit Wageningen
Opdrachtgever	Gemeente Wageningen
Kenmerk	018096.20250910.R1.03
Datum publicatie	23 september 2025
Projectteam Goudappel	Lisa Doornbos, Joran van Kessel, Floris Frederix
Projectteam opdrachtgever	Jacco Bontekoe, Marleen Hovens
Status	Concept

Deze publicatie is opgesteld door Goudappel, i.s.m. de gemeente Wageningen. De inhoud van deze rapportage mag worden gedeeld, mits met bronvermelding.

Inhoudsopgave

1. Een Omgevingsprogramma Mobiliteit voor Wageningen	7
2. Bijdragen aan de Wageningse waarden met een mobiliteitstransitie	11
3. Principes van mobiliteitstransitie	14
4. Instrumenten voor de mobiliteitstransitie	22
5. Parkeervisie	53
6. Maatregelenprogramma	60
Bijlage 1. Inventarisatie	66
Bijlage 2. Uitleg ambtelijke woorden	74

Bijlage 3. Kaartbeelden	77
Bijlage 4. Doorrekening effecten maatregelen	81

Wageningen in ontwikkeling

Steden zijn altijd in ontwikkeling. Ook Wageningen is veranderd. Eisen en voorkeuren van mensen veranderen en de stad beweegt hierin mee. De afbeeldingen hieronder illustreren dit. Zo zullen de voorkeuren van mensen ook weer anders zijn in de toekomst en zal de stad dan anders functioneren en eruit zien dan nu. Dit biedt kansen. Het is zaak om de stad van nu voor te bereiden op de toekomst.



Beuningplein, 1970



Hier komen nog nieuwe foto's

Beuningplein, 2022



Plantsoen, 1930



Plantsoen, 1980



Plantsoen, 2022

1

Een Omgevingsprogramma Mobiliteit voor Wageningen

Wageningen is volop in ontwikkeling en groeit snel. Daarnaast wil de gemeente de leefbaarheid en duurzaamheid de komende jaren verbeteren, met de mobiliteitstransitie als randvoorwaarde. Dit alles vraagt om een Omgevingsprogramma Mobiliteit. Hoofdstuk 1 legt verder uit waarom dit programma nodig is en hoe dit tot stand is gekomen.

1. Een Omgevingsprogramma Mobiliteit voor Wageningen

Ontwikkelingen in Wageningen

Wageningen, een stad met een uniek karakter en heldere ambitie om hoge leefkwaliteit te combineren met duurzaamheid, wil blijven groeien. We weten dat de manier waarop we onze omgeving inrichten én ons dagelijks verplaatsen, direct invloed heeft op ons welzijn. Met ruim 42.500 inwoners en 9.000 arbeidsplaatsen is een toekomstgerichte visie op mobiliteit en het gebruik van openbare ruimte noodzakelijk.

In de Visie bebouwde kom schetsen we het Wageningen van morgen: een stad die duurzaam, natuurinclusief, klimaatadaptief én inclusief is. Waar saamhorigheid en innovatie hand in hand gaan. In die toekomst geven we voorrang aan schone en ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit, zoals lopen, fietsen en het openbaar vervoer. Daarmee creëren we ruimte voor ontmoeting, deelmobiliteit, groen en een aantrekkelijke leefomgeving. De mobiliteitstransitie is een belangrijke randvoorwaarde voor het behalen van de doelstellingen.

Tegelijkertijd staan we voor een aantal urgente vragen. Hoe zorgen we ervoor dat iedereen – van kind tot ouderen - veilig, zelfstandig en prettig kan deelnemen aan het verkeer? Hoe maken we onze straten

uitnodigende plekken om te verblijven, te spelen of elkaar te ontmoeten? En hoe zorgen we ervoor dat de binnenstad aantrekkelijk en goed bereikbaar blijft voor bewoners, bezoekers en ondernemers?

Inhoud van het Omgevingsprogramma Mobiliteit

Het Omgevingsprogramma Mobiliteit geeft antwoord op deze vragen. In dit programma vertalen we de strategische keuzes uit eerder vastgesteld beleid – zoals de Visie bebouwde kom, de Visie buitengebied en de Routekaart Wageningen Klimaatneutraal – naar concrete mobiliteitsmaatregelen. Zo bepalen we niet alleen wat er nodig is om de mobiliteitstransitie te realiseren, maar ook hoe we dit samen kunnen bereiken.



Het programma vormt tevens de actualisatie van het bestaande mobiliteitsbeleid, dat dateert uit 2013. Sindsdien is er veel veranderd. Nieuwe inzichten, technologische ontwikkelingen en maatschappelijke opgaven maken het noodzakelijk om onze koers bij te stellen. Daarbij herijken we ook de netwerkvisie voor de verkeersstructuur in Wageningen - voor voetgangers, fietsers, OV-gebruikers en automobilisten – met als uitgangspunt: een inclusief netwerk waarin iedereen zich veilig en comfortabel kan verplaatsen.

Met dit programma zetten we een grote stap richting een toekomstbestendige, verbonden en leefbare stad. Een stad waarin mobiliteit niet het doel is, maar een middel om prettig te kunnen leven, wonen, studeren, ondernemen en recreëren.

Het participatieproces

Tijdens het opstellen van het Omgevingsprogramma Mobiliteit zijn belanghebbenden betrokken:

- Voorafgaand aan het opstellen van het omgevingsprogramma zijn inwoners bevroegd binnen de Visie bebouwde kom, waaronder over mobiliteit. De resultaten van deze inventarisatie zijn meegenomen in het proces.
- Tijdens het opstellen van het omgevingsprogramma hebben sessies plaatsgevonden met belanghebbenden. Zo is gesproken met de verschillende beleidsdomeinen binnen de gemeenten, hulpdiensten en belangenorganisaties zoals de Fietsersbond.
- Gedurende het proces heeft ook een inwonersberaad plaatsgevonden.

Resultaten inwonersberaad

De bijeenkomsten van het inwonersberaad hebben geleid tot een aantal concrete voorstellen met plannen op het gebied van mobiliteit. Van de 59 beslispunten werd het grootste deel aangenomen. Onder verschillende thema's waaronder verkeersveiligheid, gedrag en educatie, fiets, openbaar vervoer, duurzaamheid, en toegankelijkheid werden meerdere beslispunten aangenomen die ook terug te vinden zijn in maatregelen in het Omgevingsprogramma. Het gaat bijvoorbeeld om:

- De stoepen in Wageningen moeten beter begaanbaar worden voor mensen die slecht ter been zijn of afhankelijk zijn van een rolstoel of rollator, en er moeten voldoende punten komen om de stoep op en af te gaan.
- Een uitbreiding van het aantal (bewaakte) fietsenstallingen met stallingsplaatsen voor alle fietstypen;
- Op alle straten en wegen behalve de hoofdwegenstructuur rond Wageningen zijn voetganger, fietser en OV de hoofdgebruikers en krijgen prioriteit.
- Realiseer multifunctionele hubs aan de randen van de stad voor overstappen (fiets, deelauto, OV) en overladen van goederen.



Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft hoe we met het Omgevingsprogramma Mobiliteit bijdragen aan de Wageningse waarden door middel van een mobiliteitstransitie. De principes van de mobiliteitstransitie worden verder toegelicht binnen hoofdstuk 3.

De hoofdstukken 4 en 5 gaan in op het hoe. Hoofdstuk 4 bevat een overzicht van alle instrumenten waarmee invulling geven aan de mobiliteitstransitie, in hoofdstuk 5 worden de visie en doelen van parkeren uitgewerkt als belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie. En in hoofdstuk 6 geven we een overzicht van de bijbehorende maatregelen.

In het begin van het proces hebben we een inventarisatie uitgevoerd van het huidige beleid, uitgevoerde studies, mobiliteitsdata en ontwikkelingen. Een samenvatting van deze inventarisatie is opgenomen in de bijlage.



2

Inzet op de Wageningse waarden met een mobiliteitstransitie

De Wageningse waarden zijn vastgesteld binnen de Visie bebouwde kom. In dit hoofdstuk beschrijven we hoe we bijdragen aan deze waarden met de inzet op een mobiliteitstransitie. We introduceren de principes van de mobiliteitstransitie met twee belangrijke randvoorwaarden.



2. Bijdragen aan de Wageningse waarden met een mobiliteitstransitie

Bijdragen aan de Wageningse waarden met een mobiliteitstransitie

Wageningen staat voor grote ruimtelijke uitdagingen. We willen voldoende woningen bouwen, ruimte bieden aan water, energie, natuur en extra bedrijvigheid, én onze stad klimaatbestendig en sociaal sterk maken. In de Visie bebouwde kom hebben we de Wageningse waarden daarbij als kader vastgesteld: duurzaamheid, natuurinclusief en klimaatadaptief, saamhorigheid, inclusief en innovatief

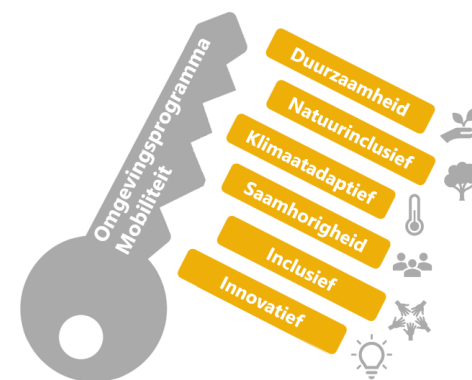
Tegelijkertijd willen we ons ook in de toekomst vlot, veilig en duurzaam kunnen verplaatsen. De mobiliteitstransitie is de sleutel om deze balans te vinden. Dit is een transitie waarin we voorrang geven aan schone manieren van vervoer. Door anders met mobiliteit om te gaan – slimmer, schoner en bewuster – ontstaat er letterlijk en figuurlijk ruimte. Ruimte om te wonen, te spelen, te ontmoeten. Ruimte voor bomen en water. Ruimte voor de toekomst.

Mobiliteit begint bij de mens

Mobiliteit is geen doel op zich, maar een gevolg van keuzes die mensen dagelijks maken: waar ze wonen, werken, boodschappen doen, sporten of elkaar ontmoeten. Elke verplaatsing begint met een gedachte,

bewust of onbewust. Door die keuzes beter te begrijpen en gericht te beïnvloeden, kunnen we mobiliteit sturen in een richting die beter past bij een duurzame en leefbare stad.

Daarom staat in Wageningen de mens centraal in de mobiliteitstransitie. In plaats van alleen te kijken naar infrastructuur of techniek, richten we ons op het gedrag en de behoeften van verkeersdeelnemers. Want dáár begint de verandering.



De mobiliteitstransitie als sleutel tot de Wageningse waarden

Het lagenmodel: vijf krachtige principes

Om dit gedachtegoed concreet te maken, gebruiken we het lagenmodel voor mobiliteit, zie onderstaand figuur. Dit model onderscheidt vijf lagen – of principes – die elk een ander niveau van invloed op mobiliteitsgedrag hebben.

Hoe hoger het principe in het model, hoe fundamenteeler en langduriger de impact. Denk bijvoorbeeld aan keuzes over verstedelijking (waar je bouwt maakt uit) of inrichting van de openbare ruimte: die hebben veel meer invloed dan een tijdelijke gedragsprikkel als het gaat om voorkomen van mobiliteit. En met het 'STOEP'-principe, autoluwe wijken en de uitrol van hubs en deelmobiliteit stimuleren we schonere vormen van vervoer.

De vijf principes vormen samen de strategie voor de mobiliteitstransitie in Wageningen. Tegelijkertijd staan ze niet op zichzelf en zien we verkeersveiligheid en bereikbaarheid als belangrijke randvoorwaarden:

- **Verkeersveiligheid**, met focus op de 'kwetsbare' weggebruikers. Dit zijn bijvoorbeeld ouderen en kinderen (op weg naar school en bij schoollocaties).
- **Bereikbaarheid** gaat over kunnen komen waar je wilt komen. Dit betekent onder meer het wegnemen van barrières voor voetgangers, een goed fietsnetwerk en goede busverbindingen en een goede doorstroming voor het autoverkeer op de hoofdwegstructuur.

In het volgende hoofdstuk werken we de principes verder uit.



Lagenmodel met principes van de mobiliteitstransitie

3

Principes van de mobiliteitstransitie

In dit hoofdstuk werken we de vijf principes van de mobiliteitstransitie verder uit. Deze principes hangen sterk met elkaar samen en dienen als basis voor de verdere concrete uitwerking van de mobiliteitstransitie.



3. Principes van mobiliteitstransitie

In dit hoofdstuk werken we verder uit hoe we vanuit de vijf principes bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Deze principes hangen sterk met elkaar samen en bevatten een eerste uitwerking voor Wageningen. Een meer concrete uitwerking is opgenomen in hoofdstuk 4 met de toepassing van instrumenten.



Vijf principes van de mobiliteitstransitie

3.1 Verdichten: bouwen in de buurt van voorzieningen



De plek om nieuwe woningen en voorzieningen te bouwen is het meest krachtige middel om de mobiliteitstransitie te versnellen. Daarom richten we ons bij nieuwe ontwikkelingen op inbreidingslocaties binnen de bestaande stad.

Daarmee zorgen we dat nieuwe woningen en voorzieningen op loop- en fietsafstand van elkaar liggen. Bij alle nieuwbouwlocaties, ook dicht tegen de bestaande stad aan, zetten we vanaf het begin in op een autoluw ontwerp en goede verbindingen voor de voetganger, fietser en het openbaar vervoer.

Door de nabijheid van voorzieningen stimuleren we minder en kortere ritten. Mensen kunnen direct om de hoek hun boodschappen doen, naar de huisarts en kinderen naar de opvang brengen. Ook omdat het aantal ouderen binnen Wageningen toeneemt is dit extra belangrijk. Voor studenten zijn de campus, de binnenstad, het openbaar vervoer en overige voorzieningen op loop- en fietsafstand. Inbreiding maakt het mensen ook gemakkelijker om volwaardig mee te kunnen doen aan de samenleving, ook zonder auto, rijbewijs of OV-abonnement. De

mobiliteitstransitie is verder kansrijk bij inbreiding door volledig in te zetten op schone en actieve vervoerswijzen.

Dit is ook de kerngedachte van de 15 minutenstad: we zorgen dat alle inwoners binnen 15 minuten lopen of fietsen alle belangrijke basisvoorzieningen kunnen bereiken in Wageningen.

3.2 Veraangenamen: een aangename openbare ruimte die uitnodigt tot lopen en fietsen

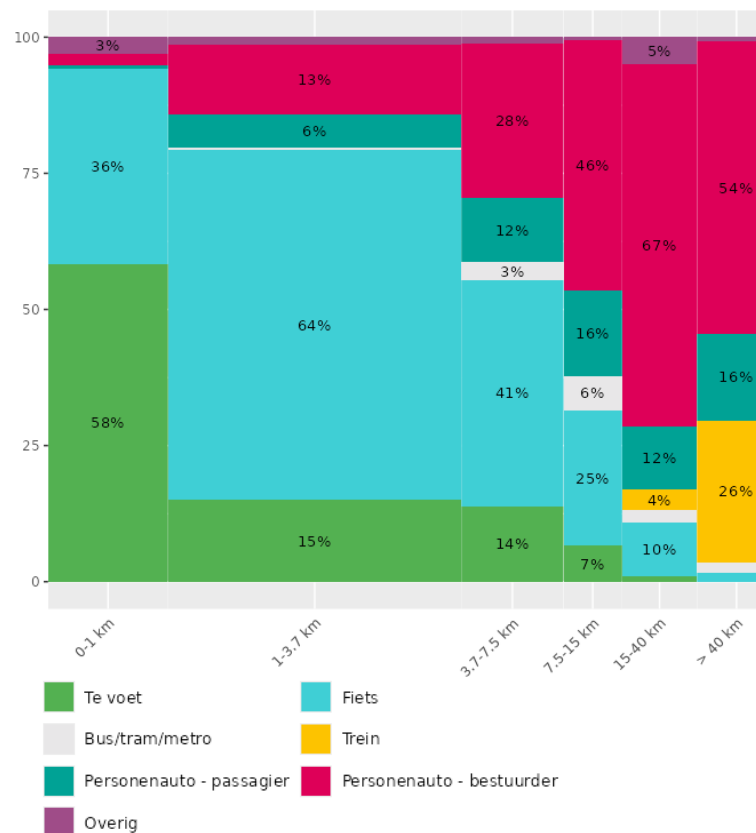


Het mobiliteitsgedrag in Wageningen wordt gedomineerd door korte verplaatsingen. Circa 56% van de verplaatsingen is korter dan 3,7 kilometer en circa 71% van de verplaatsingen is korter dan 7,5 kilometer. Dit betekent dat ruim twee derde van alle verplaatsingen goed lopend of met de fiets is af te leggen.

In het verleden heeft de openbare ruimte op veel locaties de inrichting gekregen voor 'snelle mobiliteit', een voorbeeld was de Churchillweg. Het 'verlangzamen' van onze openbare ruimte past bij onze ambitie voor een veiligere en prettigere leefomgeving. En het faciliteert een duurzaam mobiliteitsgedrag.

Daarom is het inrichten van de mobiliteitsstructuren vanuit de menselijke maat belangrijk. Dit betekent ontwerpen waarbij wordt begonnen vanuit de directe leefomgeving. Wat ervaren mensen het eerst als ze naar buiten komen: geparkeerde auto's of een aantrekkelijke wandelroute naar de basisschool en de dichtstbijzijnde bushalte?

Nieuwbouwwijken en werklocaties worden autoluw en bestaande wijken/locaties bouwen we om naar autoluw. Daardoor ontstaat er ruimte om te vergroenen en de leefkwaliteit te verbeteren.



Gebruik van vervoerswijzen per afstandsklasse in de gemeente Wageningen (bron: ODIN data 2018, 2019, 2022, 2023)



Churchillweg, 1957



Churchillweg, 2022



Churchillweg, 2024

Ontwerpprincipes

We passen het STOEP-principe toe bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en de inrichting van de wegen:

- In de directe leef- en woonomgeving (straat en buurt) is lopen de hoofdvervoerswijze: wegen tot 15 km/uur, fietsen zijn te gast, autoluwe/autovrije straten met een groene, klimaatadaptieve, waterdoorlatende inrichting.
- Op wijkniveau is een kwalitatief goed, aaneengesloten fietsnetwerk nodig: wegen tot 30 km/uur, fietsstraten en brede fietspaden of klassieke woonstraten, de auto is te gast.
- Op hoger schaalniveau faciliteren we gemotoriseerd verkeer met snelheden tot 30 km/uur (het 'nieuwe' wegtype gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur.) Omwille van veiligheid, geluid en luchtkwaliteit gelden hier beperkingen aan de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer. Het is hier veilig genoeg voor fietsers om op de rijbaan te rijden, maar er kunnen ook nog fietspaden aanwezig zijn.
- Daarboven liggen de hoofdroutes voor OV- en auto, die Wageningen verbinden met andere steden en gemeenten. Ook op dit soort wegen geldt op termijn een snelheidslimiet van 30 km/uur. Op deze wegen scheiden we de verschillende verkeersstromen. Zo zijn er vrijliggende fietspaden. Ook zijn er busstroken om het OV en de hulpdienstenvoorrang te geven bij drukte. Veilige oversteekvoorzieningen zijn hier belangrijk, bijvoorbeeld met brede middenbermen of ongelijkvloerse

¹ Een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom heeft doorgaans een snelheidslimiet van 80 km/uur (GOW80). Landelijk wordt ook (soms lokaal) 60 km/uur toegepast. Hiervoor zijn verschillende aanleidingen denkbaar, zoals

kruisingen. Het is belangrijk dat deze wegen de functie van het bundelen van verkeer blijven behouden (als hoofdroutes).

- Buiten de bebouwde kom zorgen we dat iedereen op de juiste bestemming kan komen via wegen met een passende snelheidslimiet. Dit doen we zonder dat hierbij hinder ontstaat door verkeer wat geen bestemming heeft in het buitengebied (zoals doorgaand verkeer of sluijverkeer). We onderzoeken verder de mogelijkheden voor GOW60¹ in het buitengebied. Hiervoor gaan we in gesprek met de provincie, regio en buurgemeenten.

verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. De gebiedsontsluitingsweg 60 km/uur (GOW60) is nog in ontwikkeling en is in Wageningen alleen van toepassing op provinciale wegen die nu nog GOW80 zijn.

3.3 Verleiden: stimuleren van duurzame mobiliteit



Vraagbeïnvloeding is het veranderen van mobiliteitsgedrag van mensen door gebruik te maken van verleiden, nudging, prijsprikkels en regelgeving. De mobiliteitstransitie gaat uiteindelijk

om een verandering van gedrag, ondersteund (en gestuurd) door de inrichting van wegen en het aanbod van voertuigen. Wageningen en bezoekers aan de stad zullen ook gestimuleerd moeten worden om minder, anders en schoner te reizen. Campagnes en activiteiten zoals de werkgeversaankpak dragen hieraan bij.

Infrastructuur bouwen voor de groeiende mobiliteitsbehoefte is niet de oplossing

Vraagbeïnvloeding wordt steeds belangrijker. We zien in Wageningen, net zoals in de regio, het aantal verplaatsingen groeien. Ten opzichte van 2010 is het aantal verplaatsingen in en om Wageningen toegenomen met 14%, prognoses geven aan dat tot 2040 eenzelfde toename is te verwachten. Dit zorgt voor grotere verkeersstromen per auto, fiets en openbaar vervoer.

Door de mobiliteitsgroei staat de balans tussen vraag (reisbehoefte) en aanbod (beschikbare infrastructuur) steeds verder onder druk. Infrastructuur bouwen is niet dé hoofdoplossing, vanwege onder andere kosten, schaarse ruimte en barrièrewerking. Bovendien schept extra aanbod aan infrastructuur ook weer extra mobiliteitsvraag.

Met vraagbeïnvloeding het mobiliteitsgedrag veranderen

Vraagbeïnvloeding helpt om de beschikbare infrastructuur optimaal te benutten met minimale overbelasting, bijvoorbeeld door het afvlakken van pieken in gebruik (minder reizen, reizen op andere tijden, of met andere vervoerwijzen). Het gaat om een combinatie van verleiding, prijsprikkels en regelgeving, zoals parkeerregulering. Maar denk ook aan een goedkoper kaartje voor het openbaar vervoer of het stimuleren van een fietsplan, in samenwerking met werkgevers in Wageningen.

Het accepteren van schaarste (minder parkeerplaatsen, filevorming) is óók impliciete vraagbeïnvloeding, omdat het gebruikers stimuleert om uit te wijken naar alternatieven. Dit is alleen acceptabel als we ook werken aan de alternatieven. Hierbij horen extra fietsparkeervoorzieningen, betrouwbaar openbaar vervoer en de aanwezigheid van deelmobiliteit.

Vooraf meer dwingende maatregelen (prijsprikkels en regelgeving) werken in de praktijk het meest krachtig om de mobiliteitstransitie te versnellen. We zetten verder in op autoluwe wijken en gebundeld logistiek verkeer in het centrum. De concentratie van parkeerplaatsen aan de randen van de wijken en bedrijventerreinen zorgt voor minder zoekverkeer en zelfs autovrije straten. Dit maakt het mogelijk om straten meer in te richten voor lopen, fietsen, spelen en verblijven als hoofdfunctie. Deze andere inrichting van de openbare ruimte ondersteunt daarmee ook de mobiliteitstransitie. Uiteraard blijven straten toegankelijk voor hulpdiensten en kort stoppen van auto's om bijvoorbeeld zware boodschappen of vakantiespullen in en uit te laden.

3.4 Verbinden: netwerken per vervoerswijze



Bij mobiliteitsnetwerken gaat het om de fysieke netwerken voor lopen, fietsen, OV en autoverkeer. De inrichting en prioritering van mobiliteitsnetwerken is van grote invloed op het uiteindelijke mobiliteitsgedrag. We richten de stad zo in, dat het

vanzelfsprekend is om te lopen/fietsen en zetten ons in op een hoogwaardig openbaar vervoer netwerk.

De ervaring leert dat capaciteitsuitbreiding op wegen voor autoverkeer een aanzuigende werking heeft voor nieuwe verplaatsingen. En een sterke verbetering van het fietsnetwerk leidt tot een toename van het aantal fietsers en vermindering van het autogebruik. Hiermee is het transformeren van mobiliteitsnetwerken een krachtig middel om de mobiliteit te beïnvloeden.

Tegelijk kost het bouwen en veranderen van infrastructuur veel geld. Ruimtelijke ontwikkelingen grijpen we aan als katalysator voor de mobiliteitstransitie (werk met werk maken). Inbreidingslocaties ontwerpen we zo dat deze als een puzzelstukje het wandel-, fiets- en OV-netwerk verder compleet maken (synergie). Bij een gebiedsontwikkeling stelt de ontwikkelende partij daarom altijd een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE) op.

Bij het 'upgraden' van onze mobiliteitsnetwerken gaan we uit van de volgende principes :

- We ontwerpen onze mobiliteitsnetwerken vanuit de menselijke maat, met prioriteitsvolgorde: stappen (lopen), trappen (fietsen), OV, elektrische-/deelauto en de eigen privéauto (STOEP-principe).
- We verlagen de snelheid op wegen binnen de bebouwde kom naar 30 km/uur. Een snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/uur draagt bij aan de mobiliteitstransitie en lokale verbetering van de leefbaarheid. Buiten de bebouwde kom onderzoeken we de mogelijkheid voor een snelheidsverlaging van 80 naar 60 km/uur (op gebiedsontsluitingswegen), en lokaal van 60 naar 30 km/uur (op erftoegangswegen).
- We zetten in op hoogwaardig openbaar vervoer van/naar station Ede-Wageningen en Arnhem. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheden voor kleinschalig openbaar vervoer, passend bij de behoefte van Wageningers.
- Het is belangrijk dat de 'ring' en verbindingen naar de snelwegen goed blijven functioneren voor het autoverkeer. Dit betekent het waarborgen van een goede doorstroming (dit kan ook met een lagere snelheid, maar gaat met name over het voorkomen van stilstaand autoverkeer). Bij een slechte doorstroming gaat het autoverkeer door de wijken rijden en komt de doorstroming van het openbaar vervoer in gevaar. Bovendien heeft stilstaand gemotoriseerd verkeer een negatief effect op de luchtkwaliteit in de stad. Met de realisatie van Beter Bereikbaar Wageningen verbeteren we de bereikbaarheid van en naar de A12.

3.5 Verknopen: hubs waar verschillende verkeersstromen samenkomen



Om ruimte te creëren voor leefbaarheid en vergroening in straten waar dat gewenst is, is het faciliteren van autoparkeren in de straat voor de deur geen vanzelfsprekendheid meer. Een mobiliteitshub is een plek waar verschillende vormen van mobiliteit en deelmobiliteit samenkomen.

We maken wijkhubs, hubs bij de entrees van de stad, een binnenstadshub, een logistieke hub aan de rand van het centrum en regionale hubs bij de belangrijkste knooppunten van het hoofdwegenet zoals de A12. Op deze hubs is ook ruimte voor voorzieningen als horeca of pakketkluisen. We willen dat iedere inwoner een hub of OV-halte binnen vijf minuten lopen kan bereiken.

Deelmobiliteit

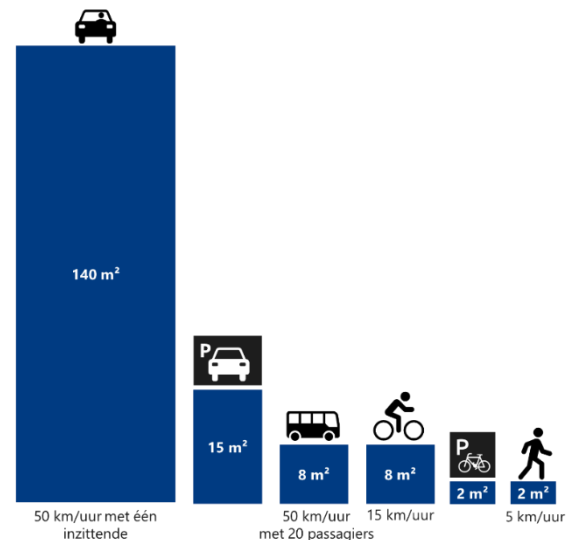
Wij gebruiken onze voertuigen maar circa 5% van de tijd. Dit maakt het delen van voertuigen logisch. We stimuleren andere vormen van vervoer dan eigen autobezit en maken voorzieningen voor deelmobiliteit, zoals deelfietsen en deelauto's.

Met de nieuwe digitale mogelijkheden is het goed mogelijk om vervoersmogelijkheden en individuele vervoerswensen op elkaar af te stemmen. Waarbij mensen deelvoertuigen digitaal kunnen reserveren, betalen, ontsluiten en vergrendelen. Het ondersteunt de opkomst van de service-economie: niet betalen voor het bezit van producten, maar

voor diensten. Mobiliteitshubs en het aanbieden van deelmobiliteit zijn nauw met elkaar verweven.

Het aanbieden van deelmobiliteit draagt bij aan de mobiliteitstransitie:

- Het traditionele onderscheid tussen de privé-auto en het OV verdwijnt. Er ontstaan nieuwe reisvormen die traditioneel autogebruik minder nodig maken.
- Niet-duurzaam gewoontegedrag wordt doorbroken, omdat mensen gemakkelijker per keer bewuste reiskeuzes maken.
- Elektrische mobiliteit komt voor meer mensen binnen bereik, zonder hoge aanschaffkosten.
- Ruimtebesparing omdat per saldo minder voertuigen nodig zijn (lagere parkeernorm, meer groen, minder investeringen in parkeervoorzieningen).



Het ruimtegebruik verschilt sterk tussen de vervoerswijzen

4

Instrumenten voor de mobiliteitstransitie

In dit hoofdstuk introduceren we instrumenten als hulpmiddelen waarmee we invulling geven aan de mobiliteitstransitie.

4. Instrumenten voor de mobiliteitstransitie

Het vorige hoofdstuk geeft voornamelijk keuzes in het mobiliteitsbeleid weer. Maar hoe is de mobiliteitstransitie in Wageningen te bewerkstelligen? In dit hoofdstuk worden de benodigde instrumenten voor de mobiliteitstransitie besproken. Deze worden in het volgende hoofdstuk aangevuld met maatregelen; waar gaan we mee aan de slag?

Overzicht instrumenten

Naastgelegen figuur bevat een overzicht van de instrumenten om invulling te geven aan de mobiliteitstransitie in Wageningen. De instrumenten zijn opgesteld op basis van de kernpunten uit de uitgevoerde inventarisatie en de uitwerking van de principes voor de mobiliteitstransitie in het voorgaande hoofdstuk.

Per instrument is weergegeven aan welke principes van de mobiliteitstransitie een bijdrage wordt gegeven. Het principe 'verdichten' is vooral gerelateerd aan ruimtelijke ordening en is enkel indirect beïnvloedbaar vanuit de mobiliteit.



Instrumenten per principe



4.1 Verbeteren voetgangersnetwerk

Om ervoor te zorgen dat elke inwoner van Wageningen binnen 15 minuten wandelen toegang heeft tot alle basisvoorzieningen, is de verbetering van het voetgangersnetwerk essentieel. Lopen heeft de hoogste prioriteit binnen het STOEP-principe en een kwalitatief hoogwaardig, aaneengesloten netwerk draagt hier aan bij. Lopen is niet alleen gezond, het is de vervoerswijze met het minste ruimtebeslag waardoor er meer ruimte is voor andere functies in de openbare ruimte, zoals meer groen en ruimte om te verblijven. Daarmee veraangenamen we de openbare ruimte en wordt het bovendien nog aantrekkelijker om je als voetganger te verplaatsen. Ook is al lopend de kans op ontmoeting het grootst.

Prioritering van het voetgangersnetwerk

In beginsel zorgen we dat de openbare ruimte binnen de gemeente voor iedereen toegankelijk is, waarbij we op de belangrijkste routes extra kwaliteit willen bieden. Daarnaast zijn er ook veel gebruikte recreatieve routes (o.a. in het buitengebied). Daarom maken we binnen ons netwerk onderscheid tussen het basisnetwerk, hoofdnetwerk en groennetwerk.



Opbouw voetgangersnetwerk

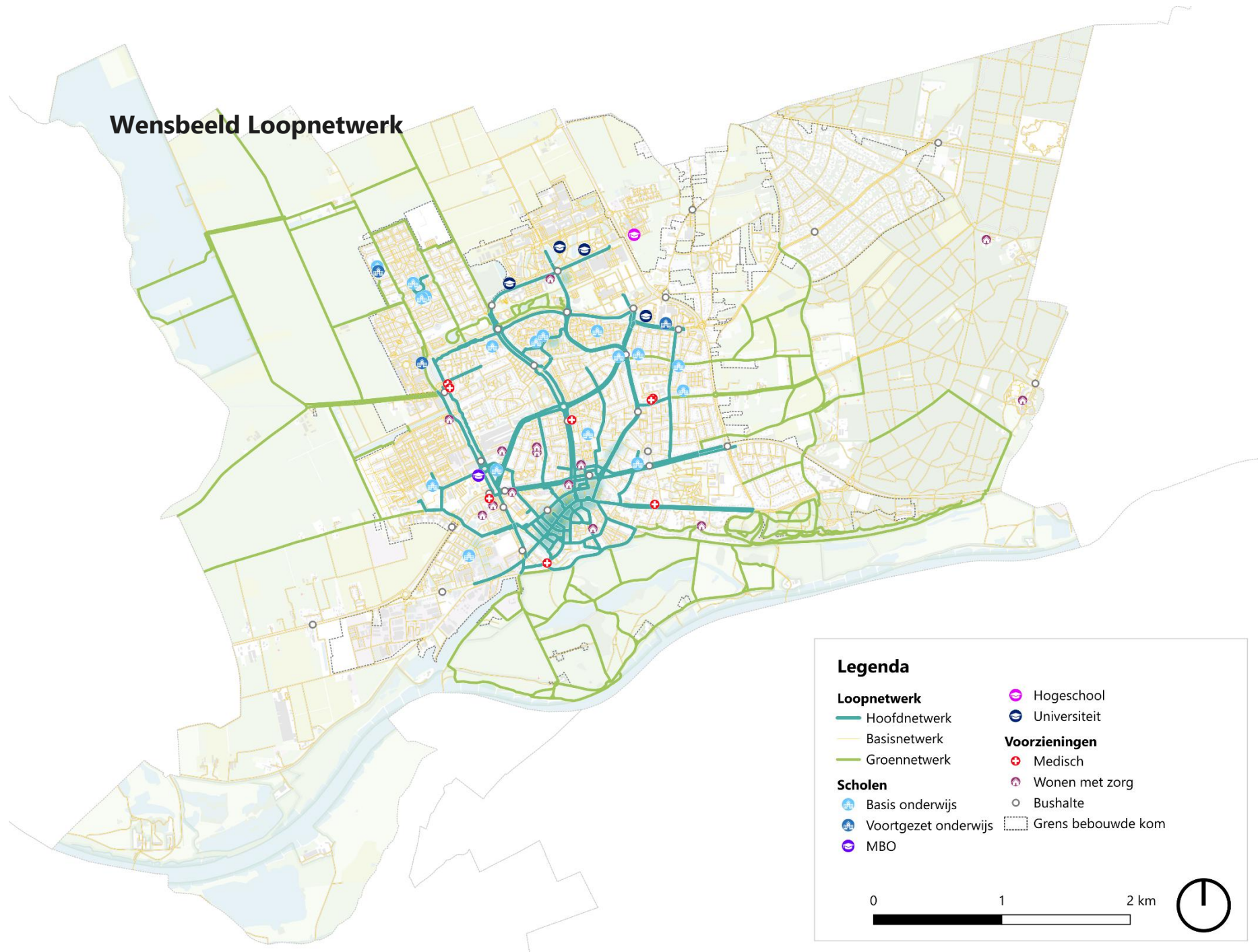
Uitgangspunt is dat de deuren van alle woningen en bestemmingen te voet bereikbaar zijn door verbinding met looproutes, ook voor voetgangers met een toegankelijkheidsvraag. Deze verbindingen vormen het basisnetwerk.

Het hoofdnetwerk verbindt de belangrijkste herkomsten en bestemmingen met elkaar. Denk bijvoorbeeld de routes naar de binnenstad, supermarkten, campus, bushaltes, basisscholen (veilig voor kinderen) en zorginstellingen (focus op toegankelijkheid). Het hoofdnetwerk voor voetgangers heeft binnen de bebouwde kom een sterke samenhang met het fietsnetwerk, aangezien ook het fietsnetwerk is gericht op het verbinden van de belangrijke voorzieningen. De kenmerken van het hoofdnetwerk zijn een minimale vrije doorloopruimte van 2 – 2,9 meter, zodat twee mensen altijd naast elkaar kunnen lopen, voldoende beschutting, en om de 200 meter een oversteekvoorziening. In het HIOR (Handboek Inrichting Openbare Ruimte) zijn alle kwaliteitseisen voor het voetgangersnetwerk opgenomen.

Verder is er nog het groennetwerk. Dit netwerk biedt mogelijkheden om ontspannen een ommetje of langere afstanden te kunnen lopen, vaak via bestaande groenstructuren en een aantrekkelijk landschap. Het gebruik is met name recreatief, ter ontspanning, om een korte of langere wandeling te maken (niet doelgericht). Aandacht voor bewegwijzering en rustpunten is belangrijk.

Bij herinrichtingen en ruimtelijke ontwikkelingen zorgen we meteen voor een aansluiting op het voetgangersnetwerk zodat er vanaf het begin veilige wandelverbindingen zijn.

Wensbeeld Loopnetwerk





4.2 Verbeteren fietsnetwerk en stallingsmogelijkheden

Wageningen is als compacte stad een echte fietsstad. Nu al is (vanaf de binnenstad) binnen 15 minuten fietsen de gehele gemeente per fiets te bereiken. Om ervoor te zorgen dat dit in de toekomst zo blijft, maar dit ook voor iedereen zelfstandig en veilig kan, is een kwaliteitsverbetering van het fietsnetwerk noodzakelijk. Fietsen is net als wandelen gezond, en bovendien draagt meer fietsen bij aan schone lucht binnen de stad.

Met de opkomst van de elektrische fiets ligt er ook steeds meer potentie voor fietsen op langere afstanden naar bestemmingen buiten Wageningen, zoals Arnhem, Ede en Veenendaal. Regionaal zetten we ons in voor directe en comfortabele doorfietsroutes, waaronder een nieuwe doorfietsroute tussen (Barneveld - Lunteren) - Ede-West - Binnenveld - Wageningen.

Prioritering van het fietsnetwerk

Binnen het fietsnetwerk maken we onderscheid tussen hoofdfietsroutes, nevenroutes en overige routes. De hoofdfietsroutes zijn de belangrijkste routes tussen bijvoorbeeld de binnenstad, campus en de regio, waar ook de grootste aantallen fietsers gebruik van maken. De nevenroutes en overige routes zijn ondersteunend aan het hoofdfietsnetwerk.

In het HIOR zijn de kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk opgenomen. Voor het hoofdfietsnetwerk hanteren we hogere kwaliteitseisen zoals vrijliggende fietspaden en fietsstraten met meer breedte en comfortabele verharding.

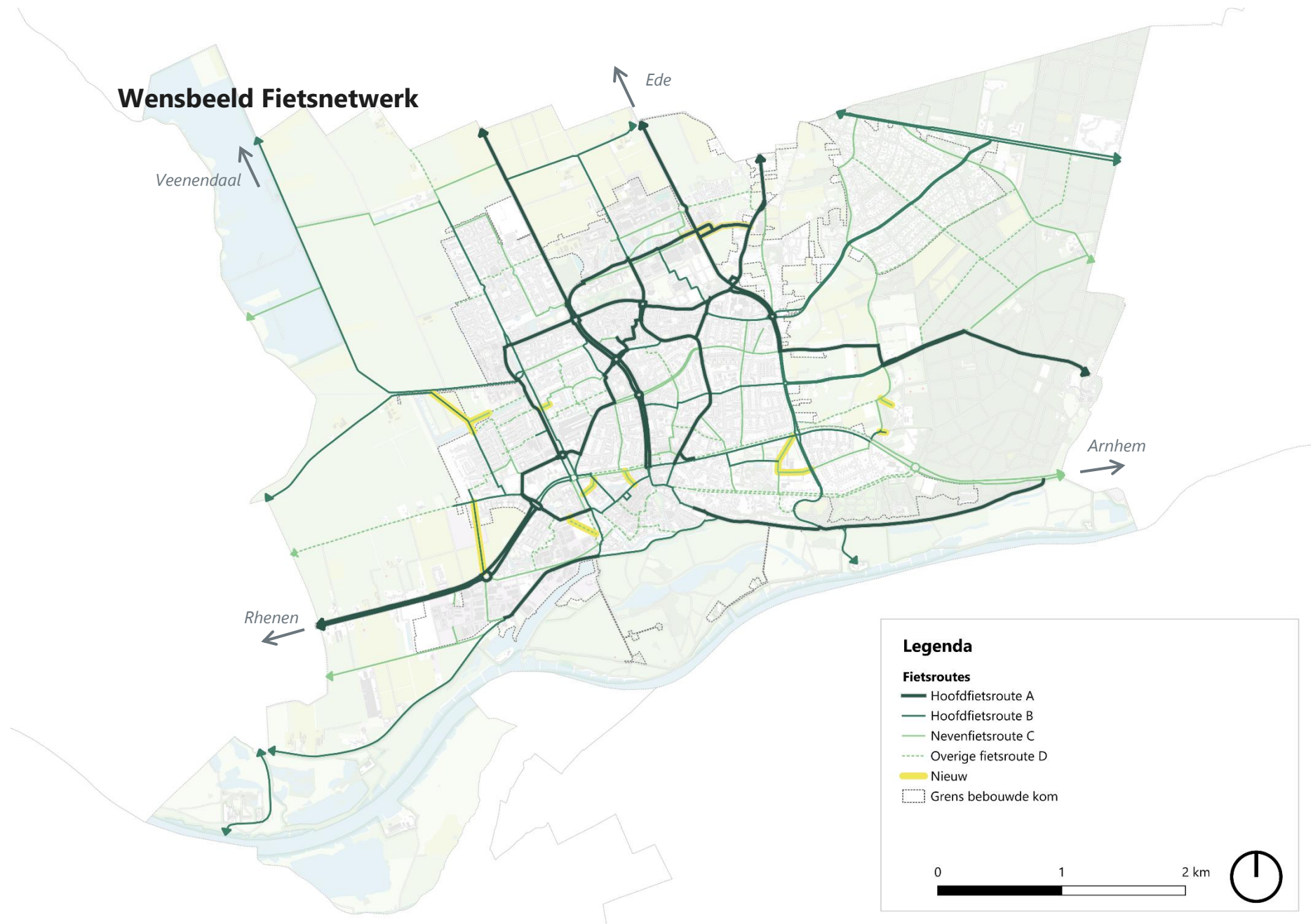
Enkele aandachtspunten voor het fietsnetwerk waar we ons op richten:

- Realiseren van ontbrekende schakels voor een fijnmaziger netwerk. Denk bijvoorbeeld aan een verbinding tussen Kortenoord West met de Kanaalweg en met de rotonde Lawickse Allee - Nudepark. En nieuwe verbindingen over De Dreijen, het voormalige universiteitsterrein. Een deel van deze verbindingen is gekoppeld aan de realisatie van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.
- Opwaardering routes tussen campus en binnenstad
De verbindingen tussen de campus en binnenstad zijn de meest gebruikte en belangrijkste fietsroutes binnen Wageningen. Daarom gaan we deze verbindingen verbeteren. Hierdoor is het niet alleen beter fietsen naar de campus, maar is het bijvoorbeeld ook voor bezoekers van de campus aantrekkelijker om naar de binnenstad te fietsen. Een voorbeeld is de realisatie van een onderdoorgang voor autoverkeer op de Nijenoord Allee, zodat fietsers vanaf de Churchillweg en campus veilig en vlot de Nijenoord Allee over kunnen steken.

Fietsenstallingen

Het aantrekkelijker maken van fietsen vraagt om comfortabele en voldoende stallingen, logisch gekoppeld aan fietsroutes en nabij bestemmingen zoals bushaltes, de binnenstad, de campus en toekomstige hubs. Deze stallingen moeten inspelen op trends zoals meer elektrische fietsen (vraag naar bewaakte stalling) en meer diverse fietsoorten zoals bakfietsen met een groter ruimtebeslag.

Op dit moment leiden fout geparkeerde fietsen in de binnenstad en bij de Stadsbrink tot knelpunten, waardoor de straten bijvoorbeeld voor hulpdiensten en (minder)valide voetganger niet goed bereikbaar meer zijn. Ook is er een tekort aan stallingen bij diverse bushaltes en zorgen weesfietsen voor onbenutte capaciteit.





4.3 Verbeteren openbaar vervoer

Concessie 2026-2036 nog verwerken!

Wageningen is uniek als universiteitsstad: het heeft geen eigen treinstation en is daardoor volledig afhankelijk van busverbindingen met omliggende steden en treinstations zoals in Ede, Arnhem, Rhenen en Kesteren. Het verbeteren en uitbreiden van het huidige busnetwerk is een belangrijke stap om Wageningen in de toekomst nog beter bereikbaar te maken met het openbaar vervoer.

Als gemeente hebben we zelf geen zeggenschap over de lijnvoering van het openbaar vervoer. Maar we kunnen wel potentiële verbeteringen onderzoeken en daarvoor lobbyen. Hiervoor werken we samen met de provincie, buurgemeenten en concessiehouders. Ook kunnen we als gemeente bijdragen aan de kwaliteit van het openbaar vervoer door het aanbieden van goede gemeentelijke infrastructuur en haltevoorzieningen in samenhang met de wegencategorisering, woningbouw en sociale voorzieningen.

Op hoofdlijnen werken we aan de volgende ambities om het busnetwerk toekomstbestendiger en aantrekkelijker te maken:

- Rechtstreekse verbindingen: minder overstappen op het busstation van Wageningen door het doortrekken van bestaande lijnen, zoals de Rijnlijn (Ede–Wageningen–Arnhem via Wageningen).
- Versnellen van de reistijd: Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) richting regionale stations met snellere en betrouwbare busroutes.
- Beter bereik binnen de stad: extra haltes voor een fijnmazigere dekking, zodat meer wijken op loopafstand van een bushalte liggen.

- Hubs aan de randen van de stad: goede overstaplocaties aan de randen van de stad met fietsenstallingen en deelmobiliteit zodat het busstation wordt ontlast.

Versterken van de kwaliteit van verbindingen

Kwaliteit is essentieel voor een aantrekkelijk openbaar vervoer. Daarom zetten we in op:

- Goede aansluiting busfrequentie bij treinfrequentie (bijvoorbeeld bij Ede-Wageningen). Inzet op minimaal 8 (daluren) en bij voorkeur 12 bussen per uur (spits);
- Korte en betrouwbare reistijd waarbij de bus zoveel mogelijk rijdt op gescheiden rijstroken en prioriteit krijgt bij kruispunten;
- Toegankelijk openbaar vervoer voor mensen met een toegankelijkheidsvraag, inclusief (de route naar) de halte. Hiervoor is de gemeente verantwoordelijk;
- Goede kwaliteit van de rit met comfortabele bussen;
- Duurzaam openbaar vervoer;
- Goede uitstraling van bushaltes met goede fietsparkeervoorzieningen;
- Verlagen snelheid bussen op busbaan campus naar 30 km/uur vanwege verkeersveiligheid, met minimaal reistijdverlies t.o.v. de huidige reistijden in de spits;
- Verbinding met hubs: koppeling met hub bij A12, stadsrandhubs en opwaardering huidige busstation.

Betere dekking binnen Wageningen

Het gebruik van het openbaar vervoer hangt nauw samen met Wageningen als studentenstad. De meest gebruikte haltes, buiten het busstation, zijn dan ook de haltes op de campus van de WUR. De

dekking van bushaltes binnen Wageningen is voornamelijk geconcentreerd langs de hoofdwegen, maar er ontbreekt een busverbinding over de Rooseveltweg en in het centrum. Voor een aantal wijken is een bushalte daarmee (soms meer dan) een kwartier lopen. Ambities voor een betere dekking zijn:

- Mogelijke verbinding via het Plantsoen om de binnenstad beter bereikbaar te maken met het openbaar vervoer;
- Mogelijke verbinding via de Rooseveltweg om de reikwijdte van het openbaar vervoer binnen Wageningen te vergroten (bijvoorbeeld bus uit Rhenen via Plantsoen en Rooseveltweg naar ziekenhuis Ede).

Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)

Het HOV vormt de kern van ons busnetwerk en willen we verder verbeteren als het gaat om frequenties en bestemmingen:

- Minimale frequentie van 8x per uur op de as Arnhem-Wageningen-Ede;
- Hoge kwaliteit haltes en voertuigen;
- Doortrekken lijnen busstation naar de campus (verminderen overstap);
- Snellere verbindingen met treinstations in de regio.

Vraagafhankelijk openbaar vervoer

In aanvulling op de reguliere buslijnen is er vraagafhankelijk openbaar vervoer. Dit is vooral belangrijk voor mensen die niet met het reguliere openbaar vervoer kunnen reizen, en verder geen alternatieve vervoersmiddelen hebben. Deze manier van openbaar vervoer is een aanvulling op vaste buslijnen en draagt bij aan de bereikbaarheid van gebieden zonder vaste OV-bediening. Zo zijn er nauwelijks

busverbindingen in bijvoorbeeld Wageningen-Hoog en het Binnenveld. Daarnaast heeft het vraagafhankelijk openbaar vervoer een belangrijke maatschappelijke rol: meer mensen kunnen zelfstandig meedoen aan de samenleving als zij kunnen komen waar zij graag heen willen. Denk aan de markt, de kapper, de huisarts of bezoeken aan familie en vrienden.

Er zijn verschillende manieren om vraagafhankelijk vervoer in te vullen. Zo kan een dienst vervoer bieden van deur tot deur, of kan er een vaste route gemaakt worden. Er zijn ook vervoersdiensten die zich richten op een specifieke doelgroep, bijvoorbeeld reizigers in een rolstoel.

Een voorbeeld is HalteTaxiRRReis waarmee op aanvraag tussen bushaltes kan worden gereisd. Deze deeltaxi rijdt via vaste haltes, maar niet op vaste tijden. Reizigers kunnen de taxi aanvragen op het moment dat zij willen reizen. Daarnaast zijn er initiatieven vanuit vrijwilligers, zoals de PlusBus waarmee inwoners van Wageningen vanaf 55 jaar en mensen met een beperking vervoer op maat krijgen. Ook initiatieven zoals het ANWB AutoMaatje biedt een flexibele vorm van vrijwilligersvervoer.

De gemeente wil inzetten op beter vraagafhankelijk vervoer op verschillende manieren. De belangrijkste hiervan is het onder de aandacht brengen en faciliteren van initiatieven onder inwoners en organisaties voor aanvullend vervoer. Om dit invulling te geven werken we aan de volgende stappen:

- We verkennen de behoefte in de gemeente door in gesprek te gaan met (belangen)organisaties. Het is belangrijk dat er wordt ingezet op initiatieven die passen bij de vraag.

- Op basis van de verkenning kijken we naar de mogelijkheden om het huidige flexibele/vraagafhankelijke openbaar vervoer zo in te richten dat deze goed aansluiten bij de vraag, zoals ANWB AutoMaatje (zie kader).
- We faciliteren vrijwilligersvervoer door randvoorwaarden te scheppen zoals het bieden van financiële ondersteuning, parkeerontheffingen en stallingsruimte. Hiervoor werken we actief samen en maken we afspraken over het type vervoer en eventuele doelgroepen. Dit doen we met een blik op de lange termijn om continuïteit te kunnen waarborgen.
- Om de bekendheid van vraagafhankelijk vervoer te vergroten dragen we als gemeente bij aan het onder de aandacht brengen van vrijwilligersinitiatieven. Vraagafhankelijk vervoer is een aanvulling op Wmo-vervoer en heeft daarmee een bredere doelgroep.

Stimuleren gebruik openbaar vervoer

Naast het verbeteren van het aanbod van openbaar vervoer willen we het gebruik verder stimuleren op verschillende manieren:

- Gedragsaanpak onder werknemers, bezoekers en bewoners (zie ook instrument over inzet op gedragsaanpak);
- Betere verspreiding van informatie over lijnen, haltes en wijzigingen.

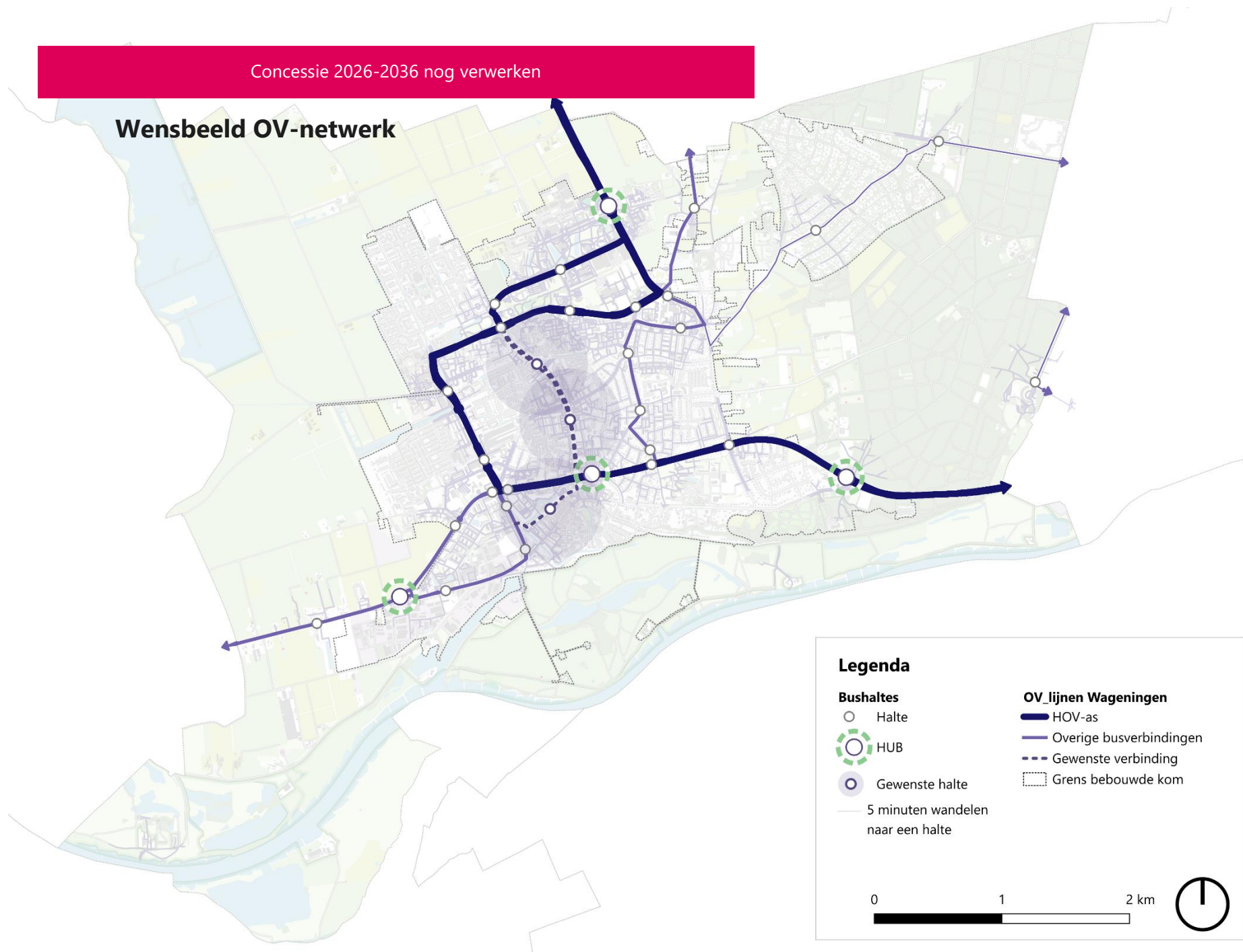
ANWB AutoMaatje

ANWB AutoMaatje is een initiatief waarbij vrijwilligers met hun eigen auto minder mobiele plaatsgenoten naar bestemmingen zoals het verzorgingstehuis of naar de supermarkt brengen. Zo blijven mensen die zelf geen toegang hebben tot een eigen auto, voor wie het openbaar vervoer of de fiets niet meer lukt of niet meer kunnen autorijden, toch mobiel.



Concessie 2026-2036 nog verwerken

Wensbeeld OV-netwerk





4.4 Uitbreiden aanbod deelmobiliteit

Deelmobiliteit zoals deelauto's – auto's die niet individueel bezit van bewoners zijn, maar die met de burens worden gedeeld – verlaagt het autobezit en daarmee ook de parkeervraag. Bewoners kunnen immers gebruik maken van een auto, zonder deze zelf te bezitten. Deelauto's bieden daarmee een goed alternatief voor het reguliere autobezit en -gebruik.

Deelauto's zijn vooral geschikt voor incidentele autoritten. Voor regelmatige, dagelijkse ritten bieden ze minder voordelen vanwege de onzekerheid over de beschikbaarheid en de hogere kosten in vergelijking met het bezit van een eigen auto.

Potentie van deelmobiliteit

Het gebruik van deelmobiliteit heeft in vergelijking met andere gemeenten veel potentie in Wageningen. Zo blijkt uit onderzoek dat deelauto-gebruik significant vaker voorkomt onder een relatief jonge bevolking (18 t/m 39 jaar), hoogopgeleiden, inwoners van zeer sterk stedelijke gebieden en niet-autobezitters (bron: Autodelen in Nederland, Ipsos I&O, 2024).

Veel inwoners van Wageningen voldoen aan de genoemde kenmerken. De potentie is al zichtbaar in het huidige relatief ruime aanbod van deelmobiliteit. Het aantal deelauto's is vergelijkbaar met de dichtstbevolkte kernen van Nederland, zoals de G4. Dit komt mede doordat de gemeente in de afgelopen jaren deelauto's actief heeft gestimuleerd.

Randvoorwaarden

Als gemeente plaatsen we niet zelf deelmobiliteit, maar we werken samen met marktpartijen en faciliteren daarbij de plaatsing. Om het gebruik van deelmobiliteit te stimuleren zorgen dat we de randvoorwaarden op orde zijn:

- Lage parkeernormen in combinatie met parkeerregulering
Het stimuleren van deelauto's kan niet zonder flankerend beleid ter ontmoediging van het eigen autobezit. Het belangrijkste uitgangspunt hierbij is het zo aantrekkelijk mogelijk maken van de concurrentiepositie van de deelauto ten opzichte van het reguliere autobezit. Daarom werken we met lage parkeernormen en voeren we parkeerregulering in voor de gehele bebouwde kom.
- Beschikbaarheid van alternatieve modaliteiten
Het gebruik van deelauto's voor niet-autobezitters is vooral interessant als de fiets en het openbaar vervoer voorzien in de dagelijkse ritten, waarbij een deelauto af en toe gebruikt kan worden als aanvulling. Dit vergt dat de alternatieve modaliteiten voor de auto op orde zijn. Daarom werken we aan een verdere verbetering van ons voetgangers-, fiets- en ov-netwerk.



4.5 Realiseren hubs in en aan de randen van de stad

Het realiseren van hubs is niet een doel op zich, maar zien we als middel om:

- Duurzame verplaatsingen te stimuleren;
- Meer ruimte te creëren voor groen, woningbouw en/of ontmoeting;
- De benodigde ruimte voor straatparkeren te verminderen;
- Het autobezit terug te brengen.

We zetten in op de realisatie van verschillende soorten hubs: stadsrandhubs, wijkhubs, straathubs, een binnenstadshub en een logistieke hub.

Stadsrandhub

Stadsrandhubs zijn knooppunten aan de randen van de stad. Hier zijn overdekte fietsenstallingen en stopt de bus regelmatig. Vanuit de stad is het makkelijk om hier naartoe te lopen of fietsen en je weg te vervolgen met het openbaar vervoer. Ook kan hier de auto worden geparkeerd om vervolgens over te stappen op bijvoorbeeld de bus of een deelfiets. Het doel van deze hubs is om een soepele overstap te bieden tussen vervoerwijzen. Ook kunnen langparkeerders (bijvoorbeeld werknemers) worden afgevangen aan de randen van de stad. Binnen de stad is op deze manier minder ruimte nodig voor parkeren. De vrijgekomen ruimte kan vervolgens worden ingezet voor bijvoorbeeld meer groen en meer ruimte voor voetgangers en fietsers.



Om potentie van stadsrandhubs te vergroten, werken we aanvullend aan de volgende aspecten:

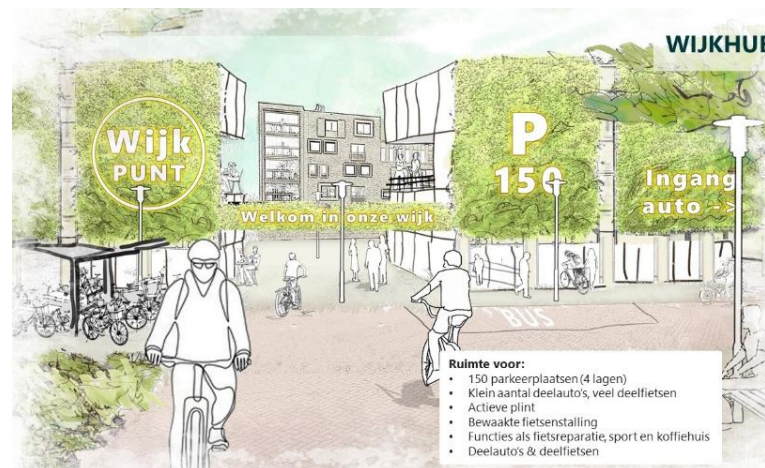
- We plaatsen stadsrandhubs op goed bereikbare plekken met de fiets en auto, waarborgen goede overstapmogelijkheden op de bus en de aanwezigheid van deelmobiliteit zoals deelfietsen. Op dit moment zien we bijvoorbeeld kansen om de parkeervoorzieningen op de Wageningen Campus beter te benutten.
- We kiezen voor een duidelijk prijsverschil met de parkeertarieven in de stadsrandhubs ten opzichte van de tarieven rondom de binnenstad om het gebruik van de stadsrandhubs aantrekkelijker te maken.
- In combinatie met de realisatie van stadsrandhubs heffen we straatparkeerplaatsen in de binnenstad en op plekken met weinig groen op. Dit stimuleert het gebruik van geclusterde parkeervoorzieningen en de hubs aan de randen van de stad.

Wijkhub

In de buurten en wijken maken we kleinere wijkhubs. Deze hubs hebben als doel auto's aan de randen van de wijk af te vangen, zodat de straten binnen de wijk autoluwer worden ten gunste van de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Daarbij gaan we uit van de volgende opzet:

- Autoparkeren verdwijnt uit de openbare ruimte en wordt geclusterd op één plek aan de rand van het woon/werkgebied. Mensen lopen of fietsen dus naar hun auto. Dit geeft meer ruimte voor groen en spelen in de straten. Kinderen kunnen zelfstandig deelnemen aan het verkeer. Straten krijgen dan een inrichting als veilige, autoluwe verblijfsstraten, met minder zoekverkeer.
- We onderzoeken het toevoegen van verschillende voorzieningen zodat de hub overdag en 's avonds een fijne en handige plek voor mensen wordt. Denk aan combinaties met deelmobiliteit, pakketkluis en bewaakte fietsenstallingen in combinatie met horeca en sportvoorzieningen.
- Deelmobiliteit kan worden geplaatst bij de wijkhubs, maar ook in de straten dichterbij de woningen om het gebruik van een deelauto aantrekkelijker te maken.



We houden rekening met verschillende aandachtspunten om het effect van de wijkhubs te vergroten:

- We plaatsen wijkhubs op maximaal 5 minuten lopen of fietsen vanaf de woning. Daarbij zorgen we voor (sociaal) veilige routes naar de hub en plaatsen we een fietsenstalling als onderdeel van de hub.
- In de straten zorgen we voor direct zichtbare en merkbare verbeteringen aan de leefomgeving in de vorm van bijvoorbeeld meer groen. Samen met bewoners gaan we in gesprek over de invulling van de 'oude' parkeerplaatsen.
- De auto staan op een (sociaal) veilige plek geparkeerd. Overdekt parkeren heeft de voorkeur, maar is lastig haalbaar in de praktijk vanwege onder meer de hogere kosten. Daarom beginnen we met het realiseren van wijkhubs met parkeren op maaiveld. We stimuleren dubbelgebruik van deze parkeerplaatsen, bijvoorbeeld

overdag voor bezoekers van voorzieningen en 's avonds voor bewoners.

- Inwoners met een gehandicaptenparkeerkaart kunnen alsnog binnen korte afstand bij de woning te parkeren. Ook blijven woningen bereikbaar om af en toe voor korte tijd te kunnen parkeren voor de deur, bijvoorbeeld om zwaardere spullen/boodschappen te laden/lossen.
- We zorgen dat er geen aantrekkelijke alternatieve parkeermogelijkheden zijn in plaats van het parkeren in de hub. Parkeren in nabij gelegen wijken/straten waar nog wel voldoende parkeerplaatsen zijn resulteert in een waterbedeffect met parkeeroverlast. Dit voorkomen we met het invoeren van parkeerregulering voor de hele bebouwde kom.

We beginnen op enkele locaties met de uitrol van wijkhubs. We richten ons eerst op wijkhubs bij de woonbuurt de Nude en de nieuwe ontwikkellocaties Dreijen II, Menzis, Duivendaal en Olympiaplein.

Straathubs

Een straathub is kleinschalig en is gericht op buurtinitiatieven. Zo kan een plek in de openbare ruimte in de eerste instantie ingericht worden voor het stallen van een aantal (deel)fietsen in combinatie met een deelauto. Dit kan ook op een tijdelijke basis, als onderdeel van de overgang naar meer openbaar groen en minder openbare parkeerplaatsen in woonstraten.



Binnenstadshub

Het busstation van Wageningen is onze binnenstadshub. De hub ligt op de loopafstand van de binnenstad en met busverbindingen verbonden naar veel bestemmingen binnen en buiten Wageningen. Om het gebruik van het busstation te vergroten en de locatie aantrekkelijker te maken, voeren we de volgende maatregelen uit:

- We plaatsen extra fietsenstallingen.
- We plaatsen een bewaakte fietsenstalling.
- We plaatsen extra voorzieningen zoals verschillende vormen van deelmobiliteit en een pakketkluis.
- We heffen de autoparkeerplaatsen (P12 Stadsbrink) op, parkeren concentreert zich op het Olympiaplein. Daarbij ontstaat er meer ruimte voor fietsenstallingen, vergroening en wordt de locatie aantrekkelijker om te verblijven. Invalideparkeerplaatsen wel behouden op de locatie.
- We versterken de looproute tussen het busstation en de binnenstad.

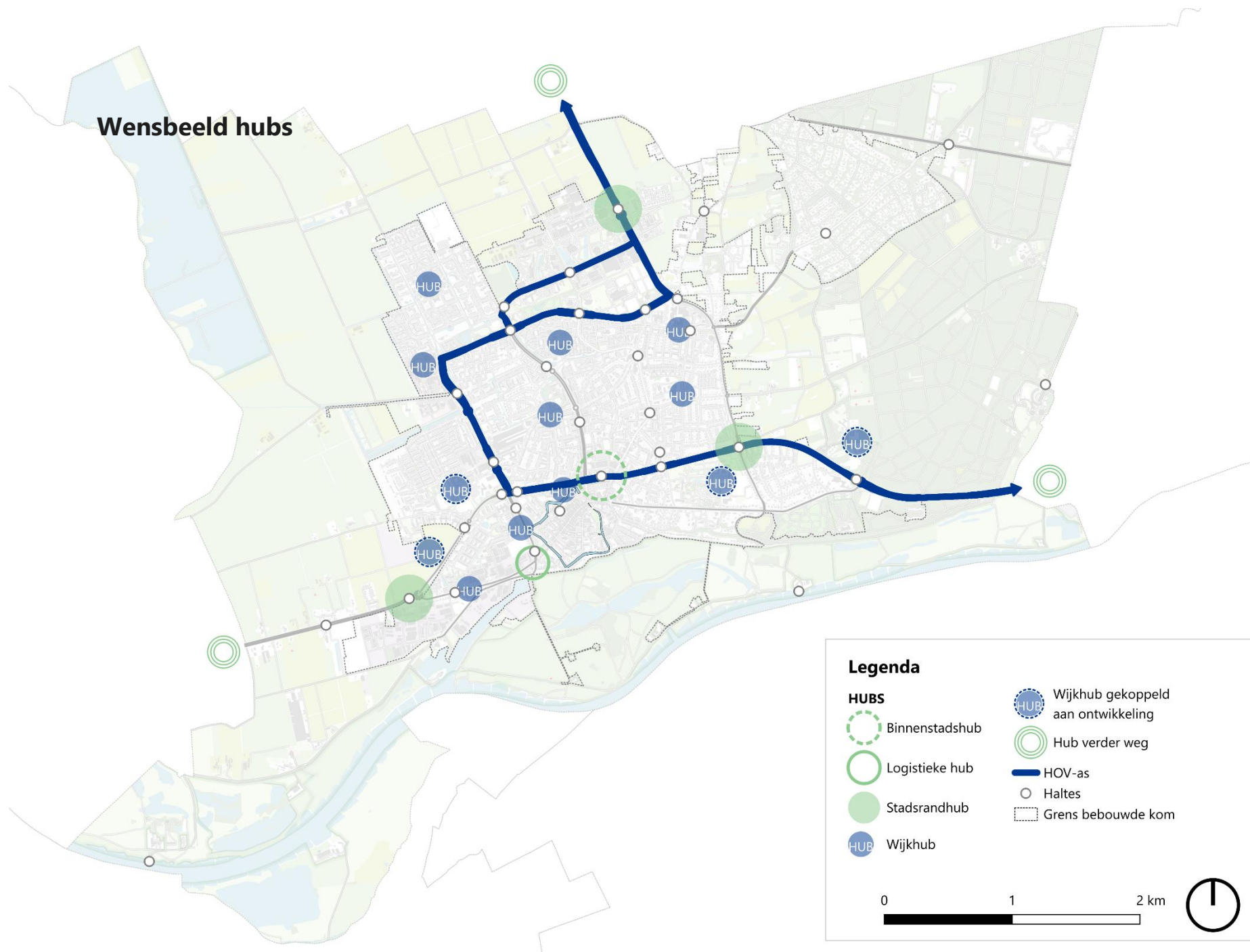
Regionale hub

Doel van de regionale hubs is om autoverkeer al op grotere afstand van Wageningen op te vangen in de regio en vanuit daar over te stappen op bijvoorbeeld de bus voor het bereiken van Wageningen. We zien kansen om de huidige carpoolplaats nabij de A12 te versterken als overstappunt tussen auto en openbaar vervoer. Ook in het kader van de verwachte werkzaamheden voor het project Beter Bereikbaar Wageningen biedt de opwaardering van de huidige locatie tot volwaardige hub ook alternatieve reismogelijkheden voor autogebruikers. Hierbij willen we samenwerken met de gemeente Ede en de provincie Gelderland.

Logistieke hub

In de binnenstad zijn er logistieke bewegingen naar onder meer winkels en horeca, terwijl hier de verblijfskwaliteit en ruimte voor de voetganger op één staat. Daarom onderzoeken we de mogelijkheid voor de realisatie van een logistieke hub op Nudepark. Deze hub vormt een overslagpunt tussen groot vrachtverkeer en kleiner logistiek verkeer naar de eindbestemming binnen het centrum.

Wensbeeld hubs





4.6 Beperken (doorgaand) verkeer in woon- en in werkgebieden

In alle wijken staat verblijfskwaliteit voorop, met name op de plekken waar veel mensen komen. Dit betekent dat we in gaan zetten op een autoluwe inrichting in het centrum, in woongebieden en in werkgebieden. Wat dit oplevert:

- Meer ruimte om te wandelen;
- Meer ruimte om te fietsen;
- Meer ruimte om te spelen;
- Meer ruimte voor groen;
- Minder last van hitte in de zomer;
- Minder last van water bij extreme weersomstandigheden;
- Meer ruimte om te ontmoeten.

Om een autoluwe straat te realiseren zijn er verschillende instrumenten. Zo kan een straat worden afgesloten voor doorgaand autoverkeer (een 'knip'), kunnen er parkeerplaatsen worden opgeheven of kan er meer ruimte worden gemaakt voor voetgangers en fietsers.



Riemsdijkstraat nu groene straat



Met bewonersinitiatieven kan er veel bereikt worden, zie het voorbeeld van de Riemsdijkstraat in de binnenstad. In deze straat is er sinds april 2024 minder verharding, en meer groen.

Toepassen knips voor gemotoriseerd verkeer

We gaan op verschillende locaties knips toepassen voor gemotoriseerd verkeer. Een knip kan worden gezien als een 'verkeersfilter' waarbij we op verschillende straten het (doorgaande) gemotoriseerde verkeer willen beperken. Het toepassen van een knip (bijvoorbeeld afsluiting met een poller of bussluis) betekent dat alleen voetgangers en fietsers door kunnen rijden. (Doorgaand) autoverkeer moet rijden via een andere route. Met bijvoorbeeld een bussluis, poller of ANPR (automatische kentekenplaatherkenning) kunnen bussen en hulpdiensten nog wel toegang krijgen.

Op de volgende locaties gaan we knips toepassen:

- **Marijkeweg** (tussen Voorburglaan en Haarweg)
De Marijkeweg wordt een straat met veel ruimte voor lopen en fietsen. Om de fietser voorop te stellen en doorgaand autoverkeer te verminderen wordt er een knip gemaakt op de Marijkeweg. Als onderdeel van het hoofdfietsroutenetwerk (niveau A) worden er verder passende fietsvoorzieningen aangelegd. De verkeersfunctie van de weg wordt door de knip minder groot. Daarnaast verbeteren we de verkeersveiligheid door het aanpassen van de snelheidslimiet naar 30 km/uur.
- **Plantsoen** (tussen Beuningplein en parkeerterrein Gevangentoren)
Het Plantsoen is een weg die de historische binnenstad ontsluit. Ook is het Plantsoen onderdeel van de bevoorradingsroute van de binnenstad. Het is een 30 km/uur weg met fietssuggestiestroken (onlangs in de snelheid verlaagd zonder aanpassing van de weginrichting). Er wordt veel gefietst omdat het ook voor de fietser een directe, snelle route is van en naar de binnenstad. Het Plantsoen is in huidige vorm geen prettig verblijfsgebied, en wordt

gekenmerkt door een verkeersfunctie. Voetgangers steken over bij zebrapaden. Ooit was het Plantsoen een stadspark met veel ruimte voor de voetganger, wat in de loop der jaren deels is verdwenen.

Om de verblijfskwaliteit weer voorop te stellen en actieve vervoerswijzen weer de ruimte te kunnen geven is doorgaand autoverkeer op het Plantsoen niet gewenst. Daarom wordt er een knip gemaakt. Er zijn nog geen bushaltes, terwijl een halte op het Plantsoen de bereikbaarheid van de binnenstad met het openbaar vervoer verder kan versterken. Daarom moet er onderzocht worden waar er het beste een bushalte gerealiseerd kan worden.

- Costerweg/Havenafweg (tussen Nude en Nudestraat)
- Nieuwe Kanaal (oostzijde bij kruispunt met Nieuwe Singel)
- Aanvullend op het inwonersberaad onderzoeken we de effecten van een groot aantal knips voor autoverkeer (zoals op fietsstraten).

Goederenverkeer

Goederenvervoer, met name in relatie tot de Rijnhaven en het Nude, vraagt specifieke aandacht. Het gebruik van de Havenafweg/Costerweg tussen het bedrijventerrein en de Lawickse Allee is al niet toegestaan in de huidige situatie en willen we ook fysiek onmogelijk maken door de toepassing van een knip op de Costerweg. De Grebbedijk/Nudepark is de beoogde route voor vrachtverkeer.

Ook in de binnenstad zijn er logistieke bewegingen naar onder meer winkels en horeca, terwijl hier de verblijfskwaliteit en ruimte voor de voetganger op één staat. Daarom onderzoeken we de mogelijkheid voor de realisatie van een logistieke hub. Deze hub vormt een overslagpunt tussen groot vrachtverkeer en kleiner logistiek verkeer naar de eindbestemming binnen het centrum.



4.7 Beperken (doorgaand) verkeer in het buitengebied

Het Wageningse buitengebied wordt intensief door fietsers, hardlopers en wandelaars gebruikt. Daarnaast is er gemotoriseerd verkeer en worden de plattelandswegen, vooral in de spits, als alternatief voor de hoofdwegen gebruikt. De wegen zijn vaak smal en niet geschikt voor het verwerken van veel verkeer.

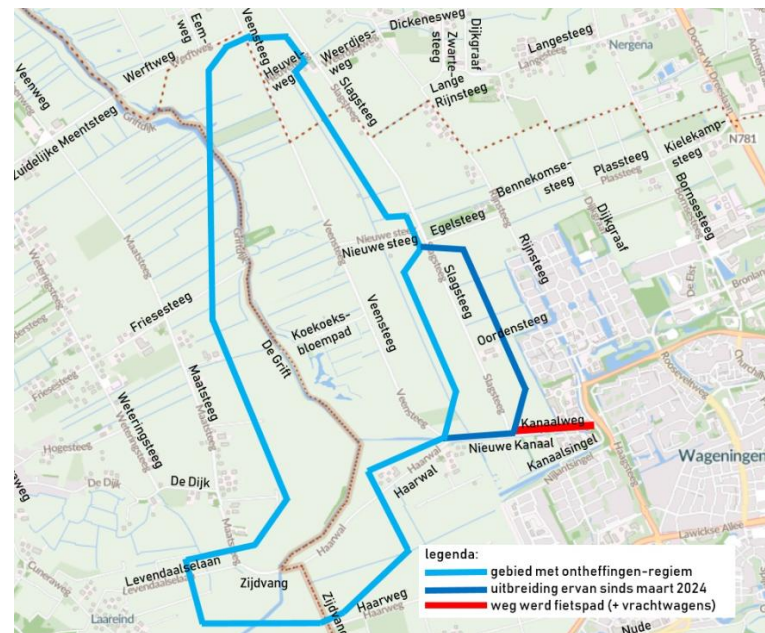
Een deel van het autoverkeer is doorgaand verkeer (sluipverkeer) dat daar rijdt omdat de doorstroming op de hoofdwegen niet goed is. Hoewel de verkeersintensiteiten relatief beperkt zijn, hoort het doorgaande verkeer niet thuis in het Binnenveld en op De Eng en zijn er nadelige effecten voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Het doel is om het doorgaande autoverkeer op de kleine wegen in het Binnenveld en De Eng zoveel mogelijk te beperken. Daarmee zijn de wegen veiliger en comfortabeler te gebruiken voor voetgangers, fietsers en recreanten en verbetert de leefbaarheid voor de lokale bewoners.

Het Binnenveld

In het voorjaar van 2024 hebben we het ontheffingsgebied in het Binnenveld verder uitgebreid. We gaan monitoren of deze maatregelen voldoende effect hebben. Als blijkt dat de maatregelen onvoldoende helpen, nemen we aanvullende maatregelen zoals het plaatsen van een landbouwsluit in de Veensteeg en een dynamische toegang in de Slagsteeg. Ook is het mogelijk het bestaande ontheffingsgebied te vergroten met wegen als de Haarweg, Zijdvang en het Nieuwe Kanaal.

We verlagen het gebruik van het Nieuwe Kanaal door de toepassing van een knip bij het kruispunt met de Nieuwe Singel.



Gebied met ontheffingen voor gemotoriseerd verkeer in het Binnenveld

De Eng

Ook op de Wageningse Eng spelen vergelijkbare vragen. De wegen zijn net als in het Binnenveld niet breed en daarom ook niet geschikt voor grote hoeveelheden gemotoriseerd verkeer. Ook voor hier geldt dat we zoveel mogelijk doorgaand gemotoriseerd verkeer willen ontmoedigen. Daarom onderzoeken we bijvoorbeeld de Zoomweg: recreatieve fietsroute en loopt parallel aan de sportvelden. Vanwege de smalle rijbaan die ook veel wordt gebruikt door fietsers, waaronder ook veel

kinderen, willen we onderzoeken of de Zoomweg een 30 km/uur weg in het buitengebied kan worden. Een lagere snelheid kan bijdragen aan een overzichtelijkere situatie, met name op momenten dat het druk is rond het sportterrein.

Om een maximumsnelheid van 30 km/uur buiten de bebouwde kom in te kunnen stellen moet de weg zo ingericht zijn en de omgeving dusdanig aanleiding geven dat 30 km/uur geloofwaardig toe te passen is.

Grebbedijk

De Grebbedijk is een belangrijke (recreatieve) fietsverbinding, maar wordt ook gebruikt door zwaar verkeer, onder andere naar de bedrijven langs de dijk. Boven op de dijk is er weinig ruimte voor de fietser, mede vanwege de smalle fietssuggestiestroken. In het kader van project Grebbedijk in samenwerking met het waterschap, de provincie en de gemeente wordt er gekeken naar de mogelijkheden om de dijk anders in te richten.

Samenwerking

Het invoeren van maatregelen doen we samenwerking met belanghebbenden. Daarbij zijn we veel verschillende belangen waarmee we rekening houden. Zo werken in het Binnenveld samen met de aangrenzende gemeenten Ede, Veenendaal en Rheden. We hebben daarbij als gezamenlijk doel om het Binnenveld fietsvriendelijker te maken. Ook nemen we maatregelen in overleg met lokale bewoners en bedrijven.



4.8 Uitbreiden 30 km/uur binnen de bebouwde kom

Een nieuwe kijk op 30 km/uur-wegen

Bij de totstandkoming van de visie 'Duurzaam Veilig' hebben we in het verleden onderscheid gemaakt in twee wegencategorieën:

- gebiedsontsluitingswegen waar de nadruk ligt op de verkeersfunctie: deze wegen hebben voorrang, vrijliggende fietspaden en een maximumsnelheid van 50 km/uur (GOW 50);
- erftoegangswegen waar de nadruk ligt op de verblijfsfunctie: op deze wegen is sprake van gelijkwaardige kruispunten, gemengd verkeer en een maximumsnelheid van 30 km/uur (ETW 30).

In nieuwe situaties komen we daar goed mee uit, maar in historisch gegroeide situaties vaak niet. Veel wegen binnen onze gemeente hebben zowel een belangrijke verkeersfunctie als een verblijfsfunctie. Het zijn vaak historische, doorgaande routes waar ook veel woningen direct aan ontsloten worden.

Bij deze historische wegen werd tot voor kort meestal gekozen voor een maximumsnelheid van 50 km/uur. De verkeersfunctie kreeg dus prioriteit. Maar daarmee is de verkeersveiligheid niet optimaal. De menging van auto's en fietsers op de rijbaan en de vele oversteekbewegingen maken deze wegen onveilig.

Daarom zijn voor deze wegen (landelijk) nieuwe richtlijnen opgesteld. Een nieuwe wegcategorie 'gebiedsontsluitingsweg met limiet 30 km/uur' doet zijn intrede (GOW 30). Dat biedt mogelijkheden om op huidige gebiedsontsluitingswegen die zowel een verblijfs- als een

verkeersfunctie hebben, te kiezen voor een lagere snelheid ten gunste van de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Ook in Wageningen kiezen we ervoor op zoveel mogelijk wegen binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid te verlagen van 50 naar 30 km/uur. Met een lagere snelheid is de kans op een ongeval kleiner en de impact veel beperkter, zeker voor fietsers en voetgangers. Bovendien draagt een lagere snelheid bij een betere leefbaarheid in de stad, en aan de mobiliteitstransitie naar een minder autoafhankelijk systeem.

Herkenbare vormgeving van wegvakken en kruispunten

Bij een nieuwe wegencategorisering hoort een herkenbare en geloofwaardige vormgeving van de wegvakken en kruispunten. De vormgeving van GOW 30 wegen dient daarbij af te wijken van GOW 50 en ETW 30 wegen.

Op de nieuwe 'GOW 30-wegen' is de voorrang geregeld en kunnen fietsers gebruik maken van fietspaden of fietsstroken:

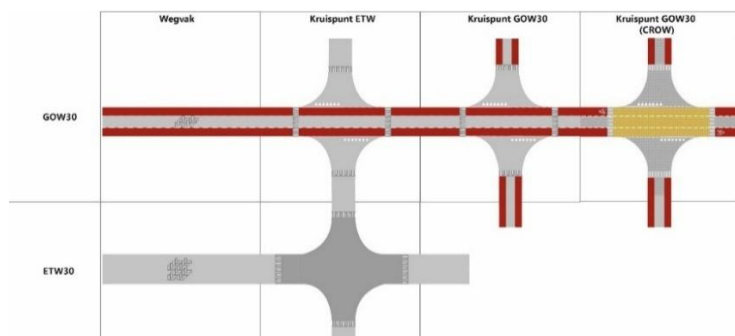
- Als de weg op een hoofdfietsroute ligt worden bij voorkeur vrijliggende fietspaden toegepast. De weg heeft smalle rijlopers met rabat- en middenstroken en wordt een open verharding (klinkers/streetprint) toegepast.
- Bij de overige wegen (geen hoofdfietsroute) worden fietsstroken toegepast. De stroken worden in rood asfalt gemaakt en passen we open verharding toe voor de tussenliggende ruimte voor gemotoriseerd verkeer.

Maatwerk is echter altijd mogelijk, zolang de snelheid van het gemotoriseerde verkeer voldoende wordt geremd.

	gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur (GOW50)	gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (GOW30)	erftoegangsweg 30 km/uur (ETW 30)
fietsvoorziening	fietspad	fietsstrook of fietspad	geen (gemengd)
verharding	asfalt	deels klinkers	voorkeur klinkers
kruispunten	voorrang	voorrang	gelijkwaardig (m.u.v. fietsstraten)
snelheidsremming	geen (tenzij)	kruispunten	kruispunten en wegvakken
onderbrekingen	niet buiten kruispunten	regelmatig pleintje of zebrapad	veel
oversteken	bij kruispunten	bij kruispunten en zebrapaden	overal
parkeren	bij voorkeur niet, zeker niet veel wisselen	langsparkeren	haaks of langs, eventueel op rijbaan

Voorkeurskenmerken vormgeving wegvakken

Op de kruispunten moet de snelheid van het verkeer worden geremd, maar een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur heeft wel voorrang op erftoegangswegen als zijweg (zie tabel en figuur). Het gebruik van doorlopende fietsstroken op de kruispunten geeft de voorrang op de kruispunten duidelijk aan (en zorgt voor een duidelijk onderscheid met gelijkwaardige kruispunten van twee erftoegangswegen, die veel in woonwijken voorkomen).



Gewenste vormgeving kruispunten

Een nieuwe wegcategorisering

We kiezen ervoor GOW 30 te introduceren op wegen met een dubbele functie (zowel verkeersfunctie als verblijfsfunctie). Daarbij maken we gebruik van het afwegingskader van CROW als hulpmiddel voor het maken van de keuze voor een ETW 30, GOW 30 of GOW 50.

We hebben een afweging gemaakt op basis van onder meer de verblijfsfunctie van de weg, de functie voor de diverse gebruikers (fietsverkeer, autoverkeer, openbaar vervoer, hulpdiensten, etc.) en de mogelijkheid om fietsers te scheiden van het gemotoriseerde verkeer.

De invoering van 30 km/uur binnen de bebouwde kom voeren we gefaseerd uit. De kaartbeelden per fase zijn opgenomen in de bijlage.

- **Fase 0: Onderliggend wegennetwerk**

Fase 0 bestaat voornamelijk uit het onderliggende wegennetwerk en de bedrijventerreinen. Op dit moment wordt al concreet gewerkt aan de invoering van 30 km/uur voor veel wegen/gebieden zoals nu opgenomen in deze fase, zoals het Agro Business Park, Nude-buurt, omgeving Grintweg en Hamelakkers (inclusief Diedenweg ten zuiden van Ritzema Bosweg en Westbergweg).

- **Fase I: Hoofdwegenstructuur zonder HOV**

Fase I bestaat uit de hoofdwegenstructuur (waaronder de 'ruit') zonder hoogwaardig openbaar vervoer. Uitzondering zijn de Lawickse Allee en de Stadsbrink. Vanwege de bebouwing op relatief korte afstand van de rijbaan (leefbaarheid) en de aanwezigheid van meerdere belangrijke oversteekvoorzieningen richting het centrum (veiligheid en oversteekbaarheid) is het wenselijke de snelheid te verlagen naar 30 km/uur.

- **Fase II: Hoofdwegenstructuur met HOV**

Deze fase bestaat uit de overige wegen binnen de bebouwde kom waar nog geen limiet van 30 km/uur geldt. Dit zijn de hoofdwegen waar ook het HOV gebruik van maakt. Voor het ingaan van deze fase zijn er een aantal voorwaarden waar we rekening mee houden:

- Hulpdiensten en openbaar vervoer moeten betrouwbaar kunnen rijden.
- Een langere reistijd voor gemotoriseerd verkeer in de spits ten opzichte van buiten de spits is acceptabel, mits stilstaand verkeer zoveel mogelijk wordt voorkomen. Met name in de stad leidt dit tot ongewenste neveneffecten voor de luchtkwaliteit.

Het verlagen van de snelheid op hoofdwegen kan leiden tot ongewenste effecten met meer sluipverkeer door de woonwijken. We monitoren deze effecten en passen waar nodig knips toe (afsluiting voor gemotoriseerd verkeer) om deze negatieve effecten tegen te gaan (zie ook paragraaf 4.6).

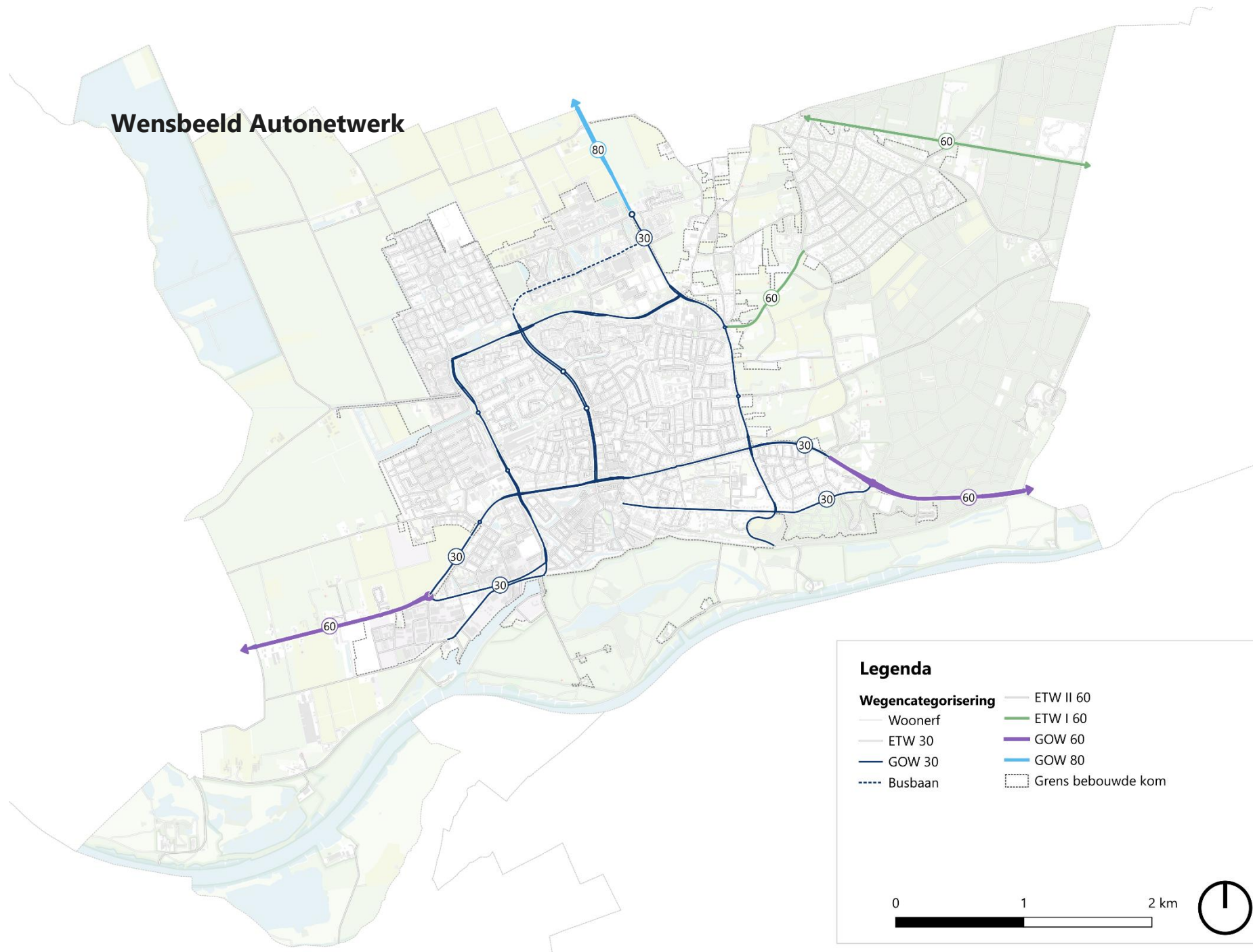
Hoe zien de wegen er straks uit?

Wegen tot 15 km/uur zijn autoluwe/autovrije woonstraten en woonerven met een veelal groene inrichting. Wegen tot 30 km/uur met de functie erftoegangsweg zijn woonstraten en fietsstraten. Gebiedsontsluitingswegen met een limiet van 30 km/uur zijn ingericht met fietsvoorzieningen zoals fietsstroken of een vrijliggend fietspad. Gebiedsontsluitingswegen met een limiet van 50 km/uur blijven bestaan tot in Fase 2, alleen op wegen met hoogwaardig openbaar vervoer. In Fase 3 zullen alle wegen binnen de bebouwde kom een snelheidslimiet van 30 km/uur krijgen.



Voorbeeldprofielen per maximumsnelheid. Een maximumsnelheid van 50 km/uur komt in Fase II niet meer voor in Wageningen, maar zal tot die tijd op de hoofdwegen met HOV blijven.

Wensbeeld Autonetwerk





4.9 Waarborgen bereikbaarheid hoofdstructuur

Doel is dat de 'ring' van onze hoofdwegen en de uitvalswegen naar andere plaatsen goed blijven functioneren, zeker de delen waar het (H)OV rijdt. Als blijkt dat de wegen onvoldoende capaciteit hebben, zoeken we naar oplossingen waarbij we het verbreden van wegen proberen te voorkomen.

Het beperken van het gemotoriseerde verkeer in combinatie met het beter benutten van de huidige infrastructuur heeft de voorkeur boven uitbreiding. Het inzetten op alternatieven voor de auto is daarom belangrijk. Op plekken waar dit niet voldoende is of in het geval van goederenvervoer kijken we naar mogelijkheden om zo efficiënt, schoon en stil mogelijk vervoer te stimuleren. Hierbij werken we samen met de regio en werkgevers.

Beter Bereikbaar Wageningen

Samen met de provincie Gelderland werken we aan het project Beter Bereikbaar Wageningen. De Mansholtlaan en de Nijenoord Allee met de bijbehorende kruispunten worden hiervoor aangepast/uitgebreid. Daarbij hoort ook de realisatie van een onderdoorgang voor autoverkeer op het kruispunt Nijenoord Allee/Churchillweg, te zien in de afbeelding. Dit betekent dat in de nieuwe situatie de hoofdroute voor fietsers en voor gemotoriseerd verkeer elkaar niet meer gelijkvloers kruisen.



Onderdoorgang voor autoverkeer op het kruispunt Nijenoord Allee/Churchillweg

De realisatie van Beter Bereikbaar Wageningen resulteert in een betere bereikbaarheid en doorstroming van het gemotoriseerde verkeer. Daarmee stimuleren we het gebruik van de hoofdwegen en worden alternatieve sluiproutes minder aantrekkelijk (zowel in de woonwijken als in het buitengebied).

Overige projecten

Naast Beter Bereikbaar Wageningen werken we op verschillende locaties aan het verbeteren van onze hoofdwegenstructuur:

- We verbeteren de bereikbaarheid van de Wageningen Campus met een nieuwe ontsluiting voor werknemers vanaf de Mondriaanlaan. Het ontwerp bevat ook een nieuw fietspad aan de noordkant van de busbaan en aanpak van de Monderiaanlaan.

- De Diedenweg maakt onderdeel van de 'ruit' van hoofdwegen maar heeft binnen onze hoofdwegenstructuur een lagere functie in vergelijking met de overige wegen van de ruit. De weg wordt gebruikt door veel (doorgaand) verkeer en met name de rotonde met de Geertjesweg is niet goed vormgegeven volgens de richtlijnen. Dit alles leidt tot knelpunten op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid. We gaan een integrale studie uitvoeren voor de aanpak van de Diedenweg. Daarbij denken we bijvoorbeeld aan het verlagen van de limiet naar 30 km/uur (GOW 30 km/uur) en een herinrichting van de rotonde met de Geertjesweg.
- Hoofdwegen voor gemotoriseerd verkeer mogen geen barrières vormen voor de overige vervoerswijzen. Daarom zorgen we voor veilige oversteken voor voetgangers en fietsers om woningen, werklocaties en voorzieningen zo direct mogelijk met elkaar te verbinden. Zo verbeteren we de verbinding tussen de campus en de binnenstad. Voor de fietser realiseren we meer ongelijkvloerse kruisingen, zoals fietstunnels, op belangrijke verbindingen.
- De Stadsbrink vormt een belangrijke barrière in de huidige situatie. Op kortere termijn willen we de barrierewerking verminderen door de verkeersafwikkeling van de nabije kruispunten te verbeteren. Door wachtrijen van autoverkeer te verminderen verbeteren we de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers. Daarnaast vormt de directe omgeving geen aantrekkelijke entree vanaf het busstation naar de binnenstad. We willen de entree verbeteren met een betere route tussen busstation en binnenstad.



4.10 Inzetten op gedragsverandering

Een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie is gedragsverandering. Zonder een verandering in de keuzes die mensen maken bij verplaatsingen is een mobiliteitstransitie niet mogelijk. Gedragscampagnes kunnen bijdragen aan deze keuze, maar ook aan de keuze wanneer reizen worden gemaakt. Dit kan gestimuleerd worden vanuit verschillende doelgroepen.

Werkgeversaanpak

Vanuit werkgevers ligt er een grote kans om de keuze van vervoerswijze en de keuze voor het tijdstip van reizen van werknemers te beïnvloeden. Het introduceren van een fietsplan, deelauto's, een OV-abonnement of het aannemen van flexibele werktijden maakt het voor werknemers makkelijker om voor een andere vervoerswijze te kiezen, of op een tijdstip of dag buiten de spits te reizen. Het plannen van werkoverleggen op de maandag, woensdag of vrijdag in plaats van op de drukste dagen van de week, dinsdag en donderdag, is een voorbeeld hiervan. Vaker thuiswerken, voor de beroepen waarbij dat kan, draagt ook bij aan het voorkomen van mobiliteit.

Vanuit de regio Food Valley werken we met mobiliteitsmakelaars die werkgevers (100+ bedrijven) actief ondersteunen bij het verduurzamen van hun mobiliteitsbeleid. Het stimuleren van bewust reisgedrag bij werknemers is het uitgangspunt. Wanneer reizen toch niet voorkomen kan worden wordt de fiets en het openbaar vervoer zoveel mogelijk gestimuleerd, of gebruik gemaakt van elektrische auto's.

Aanvullend op de werkgeversaanpak nemen we ook een actieve rol van de gemeente en willen we inzetten op extra acties onder werkgevers (bijvoorbeeld Anders Reizen).

Medewerkers en studenten universiteit

De Wageningen University & Research is onze grootste werknemer binnen de gemeente. De universiteit heeft als ambitie om jaarlijks de CO2-emissie van al het vervoer van de WUR jaarlijks met minimaal 2% te verminderen. Kernwoorden van het mobiliteitsbeleid zijn: veilig, gezond, duurzaam, bereikbaar en toekomstgericht.

Het mobiliteitsbeleid van de WUR richt zich vooral op minder vervoerbewegingen:

- Meer gebruik van digitale middelen zoals online vergaderen.
- Stimuleren overstap naar duurzamer vervoer. Bijvoorbeeld door uitbreiding van fietspaden en stallingen op de campus, plaatsen van oplaadpunten voor elektrische fietsen en auto's en het meedoen aan fietsstimuleringsprogramma's.
- Het efficiënter en groener maken van het wagenpark en faciliteren van elektrisch vervoer.

Bewonersaanpak

Ook bewoners willen we stimuleren om andere keuzes te maken. Met name nieuwe bewoners kunnen geholpen worden door bekendheid te geven de fietsroutes, verbindingen met openbaar vervoer, deelmobiliteit en hubs. Dit is een belangrijk speerpunt bij nieuwe ontwikkelingen.

Bezoekersaanpak

Onze binnenstad heeft een beperkte regionale functie. Circa 90% van de bezoekers van de binnenstad komt uit de gemeente Wageningen. Tegelijkertijd komt circa 30% van de bezoekers van de binnenstad met de auto. Daarom zien we kansen om het aandeel bezoekers met de fiets verder te vergroten en het aandeel met de auto te verlagen.

Gedragscampagnes en educatie verkeersveiligheid

Campagnes en educatie om veilig gedrag te stimuleren zijn er op landelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau. Verkeerseducatie is er voor verschillende doelgroepen, met name gericht op de kwetsbare en 'nieuwe' verkeersdeelnemers. De volgende doelgroepen krijgen extra aandacht: kinderen op de basisschool, jongeren op de middelbare school, jonge autobestuurders en senioren.

We sluiten aan bij verschillende campagnes en acties met als doel de verkeersveiligheid verder te verbeteren. Denk bijvoorbeeld aan:

- De mono-campagne om veilig rijden, zonder het gebruik van de telefoon achter het stuur of op de fiets, te stimuleren. Deze campagne kan ook vanuit werkgevers worden gestimuleerd onder werknemers, maar geldt uiteraard voor alle verkeersdeelnemers. Verder horen ook de AAN in het donker en BOB-campagne bij het stimuleren van veilig verkeersgedrag. De eerste is gericht op het fietsen met goede verlichting, en de tweede op het voorkomen van alcoholgebruik in het verkeer.
- Vanuit de provincie Gelderland is er de campagne Doortrappen, om ervoor te zorgen dat ook ouderen op de fiets veilig deel kunnen blijven nemen aan het verkeer. Voor de jongere

doelgroepen zijn er campagnes vanuit de ANWB en VVN die op scholen kunnen worden gegeven.

- Het geven van fietslessen aan inwoners. Dit draagt niet alleen bij aan de verkeersveiligheid, maar ook het verbeteren van bereikbaarheid voor inwoners die geen toegang hebben tot andere vervoerswijzen.



4.11 Verbeteren verkeersveiligheid schoolomgevingen

Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid richten we ons ook specifiek op kinderen. Doel is dat kinderen vanaf acht jaar veilig en zelfstandig naar school kunnen gaan. Dit doen we door de schoolomgevingen te verbeteren en door de routes naar scholen veiliger te maken. Zowel in de wijken als in het buitengebied zetten we daarom in op herkenbare, veilige routes naar basisscholen en middelbare scholen. Voor de basisscholen ligt hierbij de focus op lopen en voor middelbare scholen op fietsen.

Wat betreft de schoolomgevingen stimuleren we lopen en fietsen naar school (in plaats van brengen met de auto), om zo de schoolomgevingen autovrij te kunnen maken. Het halen en brengen van scholieren met de auto kan tot onveilige en overzichtelijke situaties leiden. Zeker omdat jonge kinderen onder de meest kwetsbare verkeersdeelnemers vallen. Om schoolomgevingen verkeersveiliger te maken zetten we verschillende instrumenten in:

- Schoolzones = Straten in de buurt van scholen (<100 m vanaf de ingang(en) van de scholen). Met een lage maximumsnelheid voor auto's, met drempels, paaltjes, versmallingen, veilige oversteekplaatsen, etc.
- Schoolstraten = straten direct bij scholen. Worden opengesteld voor kinderen, voetgangers en fietsers, en afgesloten voor motorvoertuigen. Met een inrichting passend bij spelende, lopende, en fietsende kinderen (en wensen leefbaarheid omwonenden).

Tegelijkertijd met de invoering van schoolzones en schoolstraten stimuleren we halen en brengen met de auto op enige afstand van de school. Zo maken we de directe omgeving van de scholen autovrij en stimuleren we lopen en fietsen naar school.



Eerste concept ideeën uitwerking schoolzones (groen gestippeld) en schoolstraten (groen gemarkeerd) rondom enkele basisscholen in Wageningen

In de huidige situatie zien we geen grote knelpunten met betrekking tot de verkeersveiligheid rondom scholen. Onze ambitie is echter om de verkeersveiligheid nog verder te verbeteren en tegelijkertijd ook de leefbaarheid. Samen met geïnteresseerde scholen geven we hier invulling aan.



4.12 Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid

Recent heeft de gemeente Wageningen een risicoanalyse laten uitvoeren. Vanuit een risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak worden lokale knelpunten inzichtelijk gemaakt en worden hier maatregelen aan verbonden. Het doel is om met deze aanpak verkeersongevallen te voorkomen, in plaats van enkel te reageren op bekende ongevallocaties.

De analyse is opgebouwd op basis van geregistreerde ongevallendata, het risicomodel van de provincie Gelderland, de subjectieve onveiligheid en trends en verkeersgedrag. Op basis van de analyses komende verschillende locaties en thema's naar voren.

Tegelijkertijd zijn er ook locaties waar de afgelopen jaren relatief veel ongevallen hebben plaatsgevonden. En op basis van meldingen van bewoners zijn bij de gemeente locaties bekend die als onveilig worden ervaren. Ook op deze locaties verbeteren we de verkeersveiligheid.

Kwetsbare weggebruikers

Naast de aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten in de gemeente hebben we specifiek aandacht voor kwetsbare weggebruikers:

- Seniorproof wegontwerp rondom locaties waar veel ouderen komen.
- Blijvende aandacht voor internationale studenten en expats, die de verkeersregels mogelijk niet goed kennen.
- Kinderen vanaf acht jaar dienen zelfstandig naar school te kunnen gaan, specifiek aandacht voor verkeersveilige schoolomgevingen.

5

Parkeervisie

Parkeren is een belangrijk instrument binnen de mobiliteitstransitie. In dit hoofdstuk worden de visie, doelen en bijbehorende principes en maatregelen voor parkeren beschreven.

5. Parkeervisie

Parkeren is een belangrijk thema binnen de mobiliteitstransitie met veel impact op de openbare ruimte. Dit hoofdstuk bevat de visie, doelen en bijbehorende principes en maatregelen voor parkeren.

5.1 Wageningen groeit — dat vraagt om slimme keuzes in ruimte

We willen dat nieuwe en bestaande inwoners een goede en betaalbare plek hebben om te wonen. In een fijne leefomgeving, ook tijdens droge zomers en natte winters. Daarom werkt de gemeente aan meer groen en water, veilige wandel- en fietsroutes, fijnere ontmoetingsplekken en duurzame mobiliteit. Dat vraagt om ruimte.

Parkeerplaatsen nemen ook veel ruimte in: Eén plek is al snel meer dan 12,5 m². Veel woonstraten staan vol met geparkeerde auto's. Daardoor is er minder plek voor andere dingen op straat, zoals groen, spelen en ontmoeten. Bij nieuwbouw zorgen verplichte parkeerplaatsen bovendien voor hogere bouwkosten, minder woningen en versteende straten. Slim omgaan met ruimte voor parkeren is dus erg belangrijk voor een leefbare, gezonde en bereikbare stad.

Parkeerbeleid dat draait om mensen, niet om auto's

Parkeren werd lang gezien als een technisch vraagstuk om voor iedereen autogebruik mogelijk te maken: Hoeveel plekken zijn nodig, en hoe regel je dat efficiënt? Experts bepaalden met parkeernormen hoeveel parkeerplaatsen er bij nieuwbouw moesten komen. Het recht op parkeren stond centraal, met zo min mogelijk regels en lage kosten voor automobilisten. Wat bewoners zelf wilden – en of zij überhaupt een auto hadden – kwam pas op de tweede plaats.

Tijden veranderen. Tegenwoordig willen we dat de stad gezonder, groener en beter bereikbaar is voor iedereen. We willen buurten waar kinderen veilig op straat kunnen spelen en waar je elkaar kunt ontmoeten en makkelijk naar de winkel kunt gaan. We willen meer, beter betaalbare en duurzamere woningen. Het liefst binnen de bestaande stad, in een fijne, groene omgeving (beschreven in de Visie bebouwde kom).



Invulling van de Markt: vroeger en nu

De auto staat nu niet meer standaard op één. We geven voorrang aan lopen, fietsen, OV en deelauto's. Een auto voor de deur is niet langer vanzelfsprekend. Betaald parkeren en vergunning parkeren zijn bespreekbaar. Parkeerbeleid moet bijdragen aan wat we nodig hebben in Wageningen. En aan wat mensen willen in hun buurt.

5.2 Vier doelen voor een nieuw parkeerbeleid

De gemeente kiest bewust voor betaalbaar wonen, vrij ondernemen en leefkwaliteit boven het faciliteren van parkeren:

1. Door minder parkeerplaatsen te eisen bij nieuwbouw en verbouw, ontstaat ruimte voor betaalbare, duurzame en groene woningen en ondernemingen die goed bereikbaar zijn te voet, per fiets of met het OV. In plaats van parkeernormen gaan we werken met normen gericht op nabijheid en duurzame mobiliteit.
2. We zorgen dat de beschikbare ruimte eerlijker en efficiënter wordt verdeeld met parkeerregulering (betaald parkeren en parkeervergunningen).
3. Tegelijkertijd zetten we in op deelmobiliteit, openbaar vervoer, betere fietsvoorzieningen en toegankelijkheid, zodat het bezit van een eigen auto minder noodzakelijk wordt.
4. Vrijgekomen ruimte op straat richten we samen met bewoners en bedrijven opnieuw in voor groen, spelen, ontmoeten en klimaatadaptatie.

Zo ontstaat een gezonde, veilige en toekomstbestendige stad waarin mobiliteit en leefbaarheid samenkomen.

1. Wonen en ondernemen vóór parkeren

We vinden het belangrijker dat mensen een passende woning kunnen vinden, dan dat iedereen een parkeerplek voor de deur heeft. We vinden dat bouwen met minder – of zelfs zonder – autoparkeerplaatsen makkelijker is dan bouwen mét veel parkeerplaatsen voor auto's. Zeker als initiatiefnemers van woningbouw zelf aangeven minder auto's nodig te hebben. Dit biedt kansen om goedkoper, ruimte-efficiënter, groener en duurzamer woningen te bouwen.

Ook ondernemers ondersteunen we. Het starten of uitbreiden van winkels, horeca of andere ondernemingen maken we makkelijker door minder of geen autoparkeereisen te stellen. Dit geldt vooral voor ondernemingen die zich richten op mensen die lopend, fietsend, met het OV komen, of parkeren op afstand. Of op bezoekers die wonen in de buurt.

Door bij nieuwbouw en verbouw minder parkeerplaatsen te eisen, kunnen we goedkoper, sneller en beter bouwen. Vooral voor bewoners en ondernemers die geen eigen auto nodig hebben. Tegelijkertijd willen we voorkomen dat toekomstige bewoners, bezoekers of werknemers hun auto in omliggende straten parkeren. Daarom gaan we meer inzetten op parkeerregulering. In gebieden waar al betaald parkeren en vergunningen gelden, kunnen we sneller starten met lagere parkeereisen.

Dit vraagt ook iets van autobezitters: Zij krijgen meer verantwoordelijkheid om zelf een geschikte parkeerplek te vinden. Soms betekent dat parkeren op afstand.

De gemeente blijft eisen stellen aan de toegankelijkheid van gebouwen, goede fietsvoorzieningen, bereikbaarheid met het openbaar vervoer en het toepassen van deelmobiliteit bij ver- en nieuwbouwprojecten. Zo kunnen we meer bouwen in een prettige, groene en stedelijke woonomgeving.

2. Beter verdelen van (parkeer)ruimte: De straat is van iedereen

We staan niet langer toe, dat het verkeer de straat zo domineert. De straat is ook een belangrijke plek voor mensen om elkaar te kunnen ontmoeten. Het is de ruimte waar kinderen moeten kunnen spelen, waar veel meer ruimte voor groen en water moet komen, waar de betekenis van onze steden wordt gevormd, en waar economische doelen worden gediend. Straten moeten ingericht kunnen worden aan de hand van andere uitgangspunten dan de snelheidslimiet en parkeerruimte voor onze voertuigen.

Daarom gaan we bestaande parkeerplaatsen slimmer benutten. Bijvoorbeeld door dubbelgebruik beter mogelijk te maken, en parkeerplaatsen samen te voegen in (gebouwde) parkeergarages. Door parkeerplaatsen beter te reguleren – met parkeervergunningen en betaald parkeren – maken we dat mogelijk.

We geven niet meer parkeervergunningen uit dan dat er daadwerkelijk plek is op straat. Zijn er geen parkeervergunningen meer in een buurt? Dan kom je op een wachtlijst en bieden we een alternatieve parkeerplek op afstand aan. Inwoners met een handicap kunnen altijd een parkeervergunning aanvragen.

Zo zorgen we ervoor dat bewoners die nu afhankelijk zijn van hun auto, betrouwbaar kunnen blijven parkeren. Aanvragers van een eerste parkeervergunning gaan vóór aanvragers van een tweede parkeervergunning. Een 2e vergunning wordt duurder dan een eerste vergunning, of geldt voor een locatie verder weg. De mogelijkheid tot een derde parkeervergunning vervalt. Heb je een eigen parkeerplek op eigen terrein? Dan kun je geen eerste parkeervergunning aanvragen.

3. Duurzame bereikbaarheid voor iedereen

We willen de auto niet 'afpakken' van mensen die daar nu afhankelijk van zijn. Daarom blijft de eerste bewonersvergunning zo betaalbaar mogelijk. Tegelijkertijd willen we wel samen minder afhankelijk worden van het bezit van een eigen auto. Daarom verbeteren we de alternatieven — voor iedereen.

Een eigen auto voor de deur parkeren is niet meer vanzelfsprekend. Parkeren voor grote en/of zware auto's wordt duurder dan voor kleine en/of lichte auto's. Daarnaast stellen we milieueisen bij het aanvragen van een nieuwe parkeervergunning op straat.

Laden/lossen, verhuizen, of iemand afzetten voor de deur blijft gewoon mogelijk. Ook een betaalbare deelauto past op straat. De ruimte die vrijkomt door het verminderen van parkeerplaatsen op straat gebruiken we in eerste instantie om looproutes veiliger, toegankelijker en prettiger te maken. Zonder obstakels, en met meer plekken om even te zitten.

4. Meer ruimte voor groen, spelen en ontmoeten op straat

Een groot deel van de opbrengsten uit betaald parkeren en vergunningparkeren vloeit naar het Mobiliteitsfonds. Dit fonds

gebruiken we om straten toegankelijker te maken, betere stallingen voor fietsen te realiseren, (routes naar) bushaltes te verbeteren, elektrische deelmobiliteit voor iedereen toegankelijk te maken, en parkeren op afstand mogelijk te faciliteren. Zo creëren we letterlijk én figuurlijk meer ruimte voor duurzame, veilige en gezonde vormen van vervoer.

Samen met bewoners en bedrijven werken aan groene leefstraten. Waar dat kan, vervangen we parkeerplaatsen op straat met groene, veilige loop- en fietspaden, verblijfsplekken, klimaatadaptatie en ontmoetingsplekken. Het herinrichten van de ruimte die vrijkomt, doen we samen met die bewoners en bedrijven.

We starten in straten die voor alle Wageningers belangrijk zijn. Zoals in de binnenstad, in de omgeving van scholen, en langs belangrijke loop- en fietsroutes. Daarnaast gaan we aan de slag in straten waar bewoners of bedrijven zélf graag autoparkeerplaatsen willen omtoveren in ruimte voor groen en ontmoeten.

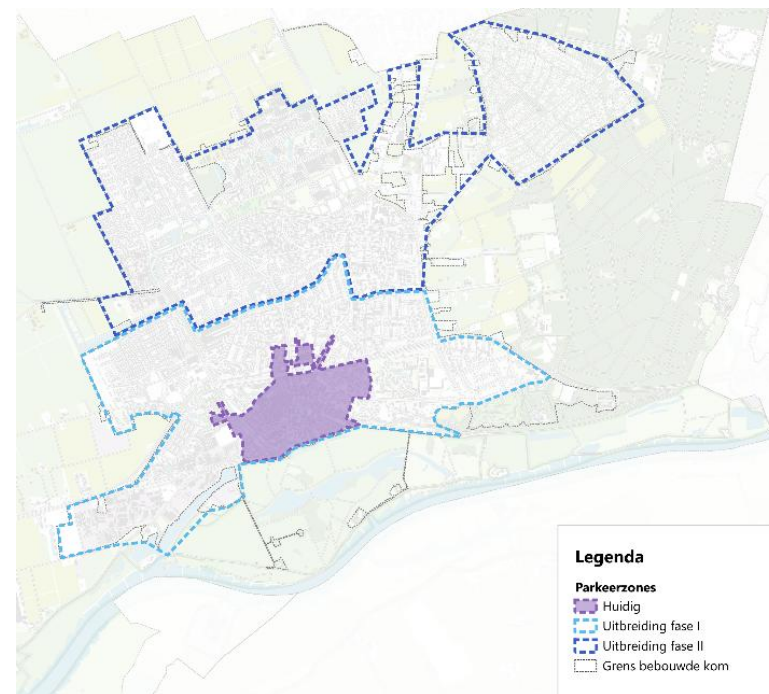
5.3 Principes en maatregelen

De beschreven visie en doelen voor parkeren leiden tot verschillende principes en maatregelen.

Algemeen

- Uitbreiden van parkeerregulering (vergunningen en betaald parkeren) in heel Wageningen.
 - Eerst rond het centrum en grote nieuwbouwprojecten.
 - Later in de gehele bebouwde kom.

- Dubbelgebruik van parkeerplaatsen waar mogelijk.
- Parkeren voor de deur is niet vanzelfsprekend.
- Op afstand parkeren van auto's stimuleren. Lopen, fietsen of OV voor het laatste deel van de reis.
- Zware voertuigen betalen meer voor een parkeervergunning en betaald parkeren (op basis van gewicht gekoppeld aan kenteken).
- Inkomsten uit parkeerregulatie worden ingezet voor alternatieven voor autobezit en de herinrichting van straten via het Mobiliteitsfonds.
- Maatwerk per wijk en participatie van bewoners en ondernemers.



We breiden het gebied met parkeervergunningen en betaald parkeren uit. Dat doen we om betaalbare, duurzame en ruimte-efficiënte woningbouw mogelijk te maken en om in bestaande wijken beter om te kunnen gaan met schaarse parkeerruimte.

Nieuw- en verbouw

- Minder of geen parkeerplaatsen vereist bij nieuwe projecten.
 - Minimumparkeernormen worden heroverwogen.
 - Versneld parkeerregulatie (betaald parkeren en vergunningen) invoeren binnen 400 meter rond grote nieuwbouwlocaties om overlast te voorkomen.
- Parkeren zoveel mogelijk centraal oplossen in garages aan de rand van de wijk.
- Nieuwe aanvragen alleen voor HUB-abonnementen.

Parkeervergunningen

- Eerste parkeervergunning voor bewoners zo goedkoop mogelijk.
 - Uitgangspunt: Kostendekkend voor vergunningensysteem en handhaving.
 - Bewoners met een eigen oprit kunnen géén eerste parkeervergunning aanvragen. Zij komen op de POET-lijst (Parkeren Op Eigen Terrein).
 - Bij nieuwbouwprojecten of bij grootschalige renovatieprojecten geven we geen eerste parkeervergunningen meer af (POET).
- Tweede parkeervergunning voor bewoners is duurder en waar mogelijk op afstand.
 - Uitgangspunt: Parkeren net zo duur als ander gebruik van openbare ruimte (12,5 m2 precariobelasting).

- Derde parkeervergunning voor bewoners op straat is niet langer mogelijk.
 - In plaats daarvan komen abonnementen voor parkeerplaatsen in centrale parkeergarages (hubs). De prijs hiervoor is marktconform.
- Een nieuwe parkeervergunning aanvragen kan alleen als de auto aan specifieke milieueisen voldoet:
 - Voor een auto met een lagere emissieklasse kan geen nieuwe parkeervergunning worden verkregen.
 - De milieueisen gelden niet in het eerste jaar dat in een gebied vergunningparkeren wordt ingevoerd.
- Het voertuig waarvoor een parkeervergunning wordt aangevraagd, is niet langer dan 6,00m en/of hoger dan 2,4m.

Bestaande woonwijken

- Geen uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen.
- Vaststellen van beschikbare parkeercapaciteit per buurt.
- Ingrijpen als de bezetting hoger is dan de vastgestelde capaciteit.
- Geen uitgifte van vergunningen boven het aantal beschikbare plekken.
- Als bewoners op een wachtlijst staan, kan soms een vergunning worden aangevraagd waarmee tijdelijk in een ander gebied kan worden geparkeerd.
- Vergroening van parkeerplekken mogelijk op initiatief van bewoners.

In een aantal straten is sprake van parkeerproblemen die tot onveilige situaties kunnen leiden. Voorbeelden zijn de Veerstraat-Veerweg, Tarthorst-Roghorst, Hooilandplein rond de school, Generaal

Foulkesweg tussen Otto van Gelreweg en Arboretumlaan. We houden rekening met zowel mogelijke tekorten als overschotten van het aantal parkeerplaatsen bij de invoering van maatregelen.

Binnenstad

- Clustering van parkeerplaatsen in garages en terreinen (alle straten autoluw vóór 2030).
- Op straat blijft ruimte voor laden/lossen, gehandicaptenparkeren, opladen en deelmobiliteit.
- Geen parkeernorm meer bij nieuwbouw, onderzoeken of dit kan vervallen.
- Nieuwe bewoners kunnen geen eerste parkeervergunning meer aanvragen (POET).

Op dit moment loopt een haalbaarheidsstudie naar de realisatie van de bovengrondse parkeergarage op de locatie van de huidige parkeerplaats Gevangentoren (P3) met 300-400 parkeerplaatsen. Daarmee wordt het mogelijk drie alternatieve parkeerplaatsen in de directe omgeving op te heffen en de vrijgekomen ruimte op alternatieve manieren in te zetten. Het gaat om P2 Gedempte Gracht, P4 Beuningplein en P5 Junushoff. Ook maakt de realisatie van deze parkeervoorziening het mogelijk het Plantsoen af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer ten westen van de ontsluiting van de parkeergarage.

Instellingen en bedrijven

- Stimuleren van clustering en gezamenlijk gebruik van parkeerplaatsen.
- Medegebruik van parkeerplaatsen voor Parkeren op Afstand.

- Afspraken over duurzame inrichting en deelmobiliteit.
- Multifunctioneel gebruik van parkeerruimte door/voor bedrijven.

Fietsparkeren

- Verplichte goede fietsenstallingen bij nieuwbouw met behulp van passende fietsparkeernormen.
- Betere (overdekte) stallingen in bestaande wijken.
- Bewaakte en toegankelijke fietsenstallingen in de binnenstad en bij het busstation.
- Duidelijke eisen aan inclusieve en toegankelijke fietsenstallingen.

Organisatie en normen

- Verdere digitalisering van vergunningensysteem.
- Persoonlijke ondersteuning voor bewoners met vragen.
- Actualiseren Nota Parkeernormen.

De huidige Nota Parkeernormen zijn opgesteld in 2015. Deze normen zijn recent herijkt is aangesloten bij de meest recente CROW-kencijfers. Uitgangspunt is om verder met behulp van 'dynamische parkeernormen' de beschikbare ruimte efficiënter in te zetten en de overgang naar duurzame mobiliteit te ondersteunen. De parkeernormen voor nieuwbouwprojecten en herinrichtingen worden dan bekeken op basis van tijd en plaats. Dit betekent dat nieuwe ontwikkelingen minder parkeerplaatsen hoeven te bieden wanneer de omgeving de ruimte heeft om dit op te vangen op de tijdstippen wanneer de behoefte ontstaat, wat ruimte vrijmaakt voor andere functies zoals groen of gemeenschappelijke voorzieningen. Ook parkeren op afstand maakt hier onderdeel van uit.

6

Maatregelenprogramma

De instrumenten vormen het kader om praktisch handen en voeten te geven aan de mobiliteitsprojecten. Dit hoofdstuk bevat een overzicht van de bijbehorende maatregelen.

6. Maatregelenprogramma

Dit hoofdstuk bevat een overzicht van alle maatregelen. Dit overzicht dient als basis voor de jaarlijkse programmering en begroting.

Positieve effecten uit doorrekening maatregelen

De effecten van de maatregelen zijn doorgerekend met het verkeersmodel. De resultaten van de berekeningen laten zien dat de beoogde maatregelen bijdragen aan de Wageningse waarden uit de Visie bebouwde kom. Met meer verplaatsingen met duurzame en schone vervoermiddelen dragen we bij aan een betere leefkwaliteit. Bovendien betekent minder autoverkeer in wijken ook meer ruimte voor groen, spelen en ontmoeting. Dit draagt bij aan saamhorigheid. Fietsen is een laagdrempelige manier van verplaatsen en is voor meer mensen betaalbaar dan het bezit van een auto. Tot slot verbetert de verkeersveiligheid door minder voertuigkilometers van (doorgaand) vracht- en autoverkeer over Wageningse wegen.

De berekende effecten zijn weergegeven in bijlage 4.

Fasering

Het is niet realistisch om in één keer al het benodigde budget en personele capaciteit te organiseren voor de uitvoering. Daarom kunnen projecten niet allemaal direct en tegelijk worden uitgevoerd en zijn ze in tijd uitgezet. De projecten zijn daarom (indicatief) gefaseerd:

- De projecten op korte termijn met uitvoering in 2026.
- De projecten voor de middellange termijn met uitvoering in de periode 2027-2030.
- De projecten voor de langere termijn met uitvoering na 2030.
- Continue en doorlopende projecten zonder een specifiek moment van realisatie.

Samenhang

Bij de uitvoering van de projecten houden we rekening met samenhang op verschillende manieren:

- Samenhang met onderhoud
Uitgangspunt voor de uitvoering is het combineren van werk-met-werk, zodat een koppeling kan worden gemaakt met onderhoud en kosten worden bespaard. Dit zal in de praktijk van invloed zijn op het realisatiemoment naast de prioritering opgenomen in de tabel.
- Samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen
Diverse maatregelen gaan pas spelen en worden voornamelijk relevant wanneer wordt begonnen met de realisatie van een ruimtelijke ontwikkeling, bijvoorbeeld woningbouw. Dit betekent dat het moment van uitvoering, grotendeels wordt bepaald door het moment van de ruimtelijke ontwikkeling.
- Onderlinge samenhang

Naast de samenhang met onderhoud en ruimtelijke projecten, wordt het realisatiemoment van infrastructurele projecten ook beïnvloed door de onderlinge afstemming. Verschillende infrastructurele projecten kunnen niet altijd gelijktijdig worden uitgevoerd, bijvoorbeeld omdat er dan geen goede omleidingsroutes meer beschikbaar zijn of vanwege personele capaciteit. In de uiteindelijke fasering van de projecten moet hiermee rekening worden gehouden.

Samenwerking

Bij de uitvoering van de projecten zal de gemeente steeds samen optrekken met inwoners en ondernemers van Wageningen om tot gedragen resultaten te komen. Beleid staat immers niet op zichzelf, maar wordt gemaakt ten gunste van de Wageningers. Veel projecten vergen ook een voorbereiding met bijvoorbeeld het opstellen van een ontwerp. Bij deze meer concrete uitwerking zullen aanwonenden en andere belanghebbenden betrokken worden.

Naast samen optrekken met inwoners en ondernemers van Wageningen zijn er projecten die in samenwerking met externe partners zoals de buurgemeenten en provincie Gelderland worden opgenomen. Voor mobiliteit is een van de belangrijkste partners de regio Foodvalley. Via deze partner worden ook onze belangen behartigd richting de hogere overheden zoals het Rijk.

Maatregelenoverzicht

De tabellen op de volgende pagina's geven een overzicht van alle maatregelen. De maatregelen opgesteld op basis van verschillende bronnen:

- Al geplande/beoogde maatregelen;
- Inwonersberaad;
- Analyse knelpunten verkeersveiligheid;
- Studie Schaalsprong Wageningen;
- Overige analyses.

Per maatregel is ook aangegeven onder welke instrument en thema de maatregel valt.

Prioritering

De maatregelen bevatten een globale fasering met planning voor de korte, middellange en langere termijn. Maatregelen gepland voor in 2026 hebben daarmee voor nu prioriteit. Voor de prioritering daarna gelden de volgende aandachtspunten:

- Veel maatregelen kunnen los van elkaar worden uitgevoerd en hebben geen of beperkte directe samenhang met elkaar. Denk bijvoorbeeld aan verbeteringen aan het voetgangers- en fietsnetwerk. Voor dit soort maatregelen wordt aanbevolen de prioritering af te laten hangen van onder meer de kosteneffectiviteit (relatief veel effect verwacht met beperkte investering).
- Voor andere maatregelen, zoals de aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten, kan de prioritering ook op deze manier worden ingestoken. Tegelijkertijd is het hierbij ook wenselijk de knelpunten die veel door inwoners worden benoemd prioriteit te geven.
- Met de verlaging van snelheden kan ook al op korte termijn worden begonnen, zeker als een herinrichting op een later moment volgt. Een lagere snelheid biedt meteen voordelen voor de

leefbaarheid en verkeersveiligheid, al zal het effect beperkter zijn in vergelijking met een herinrichting van de weg.

- Naast bovenstaande aspecten blijft het wenselijk samenhang te zoeken met onder meer onderhoudsprojecten, woningbouwplannen en andere ontwikkelingen. Ook deze samenhang heeft invloed op de prioriteit.
- Maatregelen gerelateerd aan acties, campagnes en educatie worden doorlopend uitgevoerd, het is belangrijk hier aandacht aan te blijven besteden.

Inwonersberaad

Het inwonersberaad heeft veel beslispunten opgeleverd. De raad neemt in oktober / november 2025 een besluit over deze beslispunten. In het Maatregelenprogramma hebben we het advies en reflectie van het college op het inwonersakkoord verwerkt. De maatregelen waar het om gaat zijn duidelijk **geel gemarkeerd**. Na besluitvorming door de raad over het inwonersakkoord verwerken we eventuele aanpassingen.

Nr.	Instrument	Thema	Locatie	Maatregel	Planning
1	Verbeteren voetgangersvoorzieningen	Huidig netwerk	Voetgangersroute tussen busstation en binnenstad	Verbeteren voetgangersroute (oversteek Stadsbrink, route Stadsbrink-Gerdesstraat, oversteek en route Stationsstraat)	2027-2030
2		Huidig netwerk	Hoofddoorroutes	Hoofddoorroutes opwaarderen naar A-niveau	2026
3		Huidig netwerk	Oversteekplaatsen herkenbaar maken	Vraaggestuurde aanpak oversteekplaatsen, o.a. in overleg met de doelgroep	2026
4		Huidig netwerk		Vraaggestuurde aanpak beter begaanbare stoepen (beheer op A-niveau en aanbrengen hellingen)	2027-2030
5		Ontbrekende schakels	Langs Akkermaalsbos	Realiseren ontbrekende schakel	2027-2030
6		Ontbrekende schakels	Tussen Hollandseweg en Nijenoord Allee	Realiseren ontbrekende schakel	2027-2030
7	Verbeteren fietsnetwerk en stallingsmogelijkheden	Herinrichting	Agrobusinesspark	Herinrichten tot fietsstraat, inclusief aanpassing oversteek en VRI kruispunt	2026
8		Herinrichting	Grintweg	Herinrichten tot fietsstraat (Pico Bello Pad)	2026
9		Nieuwe infrastructuur	Fietsroute 'buitenom' Nijenoord Allee	Realiseren twee richtingenfietspad ten noorden van de Nijenoord Allee, inclusief aanpassing VRI kruispunt	2026
10		Nieuwe infrastructuur	Fietspad Rooseveltweg (tussen Nijenoord Allee en De Horst)	Realiseren twee richtingenfietspad aan de westzijde van Rooseveltweg	2026
11		Nieuwe infrastructuur	Tussen Wildekamp en Born-Oost	Realiseren nieuw tweerichtingenfietspad	2027-2030
12		Herinrichting	Wageningen-Ede-Lunteren-Barneveld	Realiseren snelfietsverbinding	2027-2030
13		Herinrichting	Wageningen-Ede	Realiseren snelfietsverbinding Kennisas-Kernhem	2027-2030
14		Herinrichting	Wageningen-Veenendaal	Realiseren snelfietsverbinding	na 2030
15		Nieuwe infrastructuur	Tussen Born-Oost en de Campus	Realiseren fietstunnel (hangt samen met project Born-Oost)	2027-2030
16		Nieuwe infrastructuur	Bij Hoevestein onder Nijenoord Allee	Fietstunnel bij Hoevestein	na 2030
17		Nieuwe infrastructuur	Nader te bepalen	Realiseren fietstunnels	na 2030
18		Nieuwe infrastructuur	Tussen Kortenoord en Nieuwe Kanaal	Realiseren fietsbrug (link met woningbouw Nieuwe Kanaal), ook voor landbouwverkeer toegankelijk	2027-2030
19		Nieuwe infrastructuur	Tussen Plantsoen en Lawickse Allee	Realiseren ontbrekende schakel	2027-2030
20		Nieuwe infrastructuur	Tussen Bosrandweg en Wildgraaf	Realiseren ontbrekende schakel	2027-2030
21		Nieuwe infrastructuur	Tussen Troelstraweg en Costerweg/Nudestraat	Realiseren ontbrekende schakel	2027-2030
22		Nieuwe infrastructuur	De Dreijen	Realiseren fietsnetwerk (link met ontwikkeling De Dreijen)	2027-2030
23		Nieuwe infrastructuur	Duivendaal	Realiseren fietsnetwerk (link met ontwikkeling Duivendaal)	2027-2030
24		Fietsparkeren	Beuningplein	Realiseren bewaakte fietsstalling in combinatie met extra functies	2027-2030
25		Fietsparkeren	Gevangentoren	Realiseren bewaakte stalling binnen parkeergarage Gevangentoren	2027-2030
26		Fietsparkeren		Uitvoeren opruimacties weesfietsen in combinatie met vergroten depot	2026
27		Fietsparkeren	Binnenstad, busstation, Marijkeweg, Bornsesteeg	Uitbreiden fietsstallingen in de binnenstad en bushaltes met te weinig ruimte (busstation, Marijkeweg en Bornsesteeg)	2027-2030
28		Fietsparkeren	OV-fietsen	Overleg met NS en provincie over OV-fietsen in Wageningen	2027-2030
29	Verbeteren openbaar vervoer	Lobby		Voortzetten intensieve lobby voor verbetering (H)OV/BRT (waaronder hogere frequenties, doortrekken bestaande lijnen)	doorlopend
30		Lobby		Inzetten op verbeteren dekking openbaar vervoer (bijv. verleggen lijnen via Plantsoen en Rooseveltweg)	doorlopend
31		Lobby		Inzetten op goed aansluiten (nieuwe) hublocaties op de buslijnen	doorlopend
32		Project	(Nieuwe)bushaltes	Toevoegen/aanpassen bushaltes ivm OV Concessie 2026-2036	
33		Onderzoek		Onderzoeken mogelijkheden publiek-private samenwerking gericht op verder stimuleren van het OV	2027-2030
34		Lobby		Blijven inzetten op nacht-OV in gesprekken met provincie Gelderland en Utrecht	doorlopend
35		Onderzoek		Onder de aandacht brengen en faciliteren initiatieven onder inwoners en organisaties voor aanvullend vervoer (bijvoorbeeld	doorlopend
36	Uitbreiden aanbod deelmobiliteit	Deelmobiliteit		Toevoegen deelmobiliteit bij hubs en belangrijke bushaltes	2027-2030
37	Realiseren hubs in en aan de randen van de stad	Binnenstadshub	Busstation	Verbeteren voorzieningen en opwaarderen tot binnenstadshub	2027-2030
38		Regionale hub	Aansluiting A12	Inzetten op lobby voor onderzoek haalbaarheid transferium bij A12 (in samenwerking met gemeente Ede en provincie Gelde	2026
39		Logistieke hub	Nudepark (omgeving Nude/Havenafweg)	Onderzoeken logistieke hub voor de binnenstad op Nudepark	2026
40		Stadsrandhubs	Noordzijde Wageningen (Mansholtlaan bij campus)	Realiseren stadsrandhub	2027-2030
41		Stadsrandhubs	Oostzijde Wageningen (Ritzema Bosweg)	Realiseren stadsrandhub	2027-2030
42		Stadsrandhubs	Westzijde Wageningen (Lawickse Allee)	Realiseren stadsrandhub	na 2030
43		Wijkhubs	Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen	Realiseren wijkhubs	doorlopend
44		Wijkhubs	Bestaande wijken	Realiseren wijkhubs	doorlopend
45	Beperken (doorgaand) verkeer in woon- en werkgebied	Project	Marijkeweg	Aanbrengen knip (in combinatie met aanpak weg)	2026
46		Project	Plantsoen	Aanbrengen knip (in combinatie met aanpak weg)	2026
47		Onderzoek	Costerweg/Havenafweg (tussen Nude en Nudestraat)	Onderzoeken aanbrengen knip	2027-2030
48		Onderzoek	Nieuwe Kanaal (oostzijde bij kruispunt met Nieuwe Singel)	Onderzoeken aanbrengen knip	2027-2030
49		Project	Churchillweg	Aanbrengen knip fietsstraat	2027-2030
50		Project	Grintweg	Aanbrengen knip fietsstraat	2027-2030
51		Project	Veerstraat	Aanbrengen knip fietsstraat	2027-2030
52		Project	Van Uvenweg	Aanbrengen knip fietsstraat	2027-2030
53		Onderzoek / vastgoed	Van Uvenweg, Churchillweg	Onderzoek uitfasen tankstations bij fietsstraten	na 2030
54		Project	Binnenstad	Prioriteit voor voetgangers en fietsers in een autoluwe binnenstad	doorlopend
55		Project	Woonwijken	Autoluwe en zero-emissie wijken door een wijkgerichte aanpak	doorlopend
56		Project	Gemeente Wageningen	Toevoegen aanvullende knips op locaties waar sluipverkeer ontstaat	2027-2030
57		Onderzoek	Hollandseweg (nabij school)	Onderzoeken maatregelen voor beperken gemotoriseerd verkeer	2027-2030
58	Beperken (doorgaand) verkeer in het buitengebied	Project	Binnenveld	Monitoren effecten maatregelen en nemen van aanvullende maatregelen indien nodig	doorlopend

59	Uitbreiden 30 km/h binnen de bebouwde kom	Limiet naar 30 km/h	Marijkeweg	Herinrichten gedeeltelijk koppeling met ontwikkeling Menzisterrein)	2026
60		Limiet naar 30 km/h	Diedenweg (ten zuiden van N225) en Westbergweg	Herinrichten	2026-2027
61		Limiet naar 30 km/h	Plantsoen en Stationsweg	Herinrichten als ETW 30 km/h (rekening houden met nieuwe parkeersituatie Gevangentoren)	2027-2030
62		Limiet naar 30 km/h	Grebbedijk (tussen Rijnhaven/Nudepark en Jachthaven)	Herinrichten als GOW 30 km/h	2027-2030
63		Herinrichting	Straten binnen de buurt Nude-buurt	Toepassen ETW 30 km/h	2026
64		Limiet naar 30 km/h	Straten in de buurt Hamelakkers	Toepassen ETW 30 km/h (herinrichting volgt later)	2026
65		Limiet naar 30 km/h	Arboretumlaan (zuidelijk deel)	Toepassen ETW 30 km/h (herinrichting volgt later)	2026
66		Limiet naar 30 km/h	Generaal Foulkesweg (GOW30)	Toepassen GOW 30 km/h (herinrichting volgt later)	2026
67		Limiet naar 30 km/h	Omgeving Grintweg (Bennekomseweg, Oude Diedenweg,	Toepassen ETW 30 km/h (herinrichting volgt later)	2026
68		Limiet naar 30 km/h	Straten op het BSPW waaronder Nieuwe Singel	Poorten plaatsen, herinrichting Agro Businesspark: fietsstraat 30 km/h; inclusief snelheidsremmende maatregelen	2026
69		Limiet naar 30 km/h	Scheidingslaan	Aanpassen snelheidslimiet van 60 km/h naar 30 km/h	2027-2030
70		Limiet naar 30 km/h	Haarweg	Herinrichten als ETW 30 km/h (toepassen fietsstroken en snelheidsremmende maatregelen)	2025-2026
71		Limiet naar 30 km/h	Costerweg	Herinrichten als 30 km/h weg (incl. kruispunt met Lawickse Allee), link met ruimtelijke ontwikkelingen	2027-2030
72		Onderzoek	Diedenweg (noordelijk deel)	Onderzoeken GOW50/GOW30 en type kruispunten (VRI/Largas)	2027-2030
73		Onderzoek	Plantsoen	Onderzoeken herinrichting tot ETW30 km/h en mogelijkheid knip autoverkeer	2027-2030
74		Onderzoek	Ontsluitingsstructuur Nieuwe Kanaal	Onderzoeken ontsluitingsstructuur op het bestaande bedrijventerrein (tussen Nieuwe Singel en Nieuwe Kanaal), inclusief fi	2027-2030
75		Onderzoek	Hoofdwegen met (H)OV binnen de bebouwde kom	Onderzoeken effecten maximumsnelheid op alle hoofdwegen naar 30 km/h (inclusief wegen met HOV)	2026
76		Project	Straten in Nudepark en haven (werkgedeelte)	In overleg met ondernemers maximumsnelheid naar 30 km/h	2026
77		Buiten de bebouwde kom	N225 (Lawickse Allee)	Overleg / lobby met provincie over verlagen snelheid van 80 naar 60 km/h	2027-2030
78		Buiten de bebouwde kom	Zoomweg	Verlagen snelheid van 60 naar 30 km/h	2027-2030
79	Waarborgen bereikbaarheid hoofdwegenstructuur	Project	Mansholtlaan en Nijenoord Allee	Uitvoeren project Beter Bereikbaar Wageningen in samenwerking met provincie Gelderland	2027-2030
80		Project	Mondriaanlaan	Realiseren westelijke ontsluiting campus vanaf Mondriaanlaan	2025-2026
81		Project	De Born Oost	Realiseren insteek nieuwe ontwikkeling	2027-2030
82		Project	Kortenoord Alle, Lawickse Allee en Nijenoord Allee	Aanpakken weg (link met project Kortenoord)	2027-2030
83		Project	Ritzema Bosweg	Aanpakken weg (link met project Dreijen)	2027-2030
84		Project	Toelstraweg en verbinding Oksel	Realiseren beperkte infrastructurele maatregelen (link met woningbouw Oksel)	na 2030
85		Project	Overgang tussen Nieuwe Kanaal en BSPW Noord	Realiseren overgang (link met uitbreiding bedrijventerrein BSPW)	na 2030
86		Project	Ontsluiting Oksel	Realiseren ontsluiting: handhaven rotonde of aanleggen VRI (link met woningbouw Oksel)	na 2030
87		Project	Ontsluiting Kortenoord en Nieuwe Kanaal	Aanpakken rest van de weg, auto-ontsluiting ligt er al deels (links met ontwikkeling BSPW en Nieuwe Kanaal)	2027-2030
88		Project	Implementatie vrachtwagenheffing	Landelijke maatregel. Gaat ook gelden op de route Ritzema Bosweg - Diedenweg - Mansholtlaan	2026
89		Project	Hoofdwegen	Verminderen barrierewerking hoofdwegen (o.a. Stadsbrink)	2027-2030
90	Concentreren parkeervoorzieningen uitbreiden regule	Project	Gevangentoren	Realiseren gebouwde parkeervoorziening	2026-2027
91		Project	Vrijheidskwartier	Realiseren 33 parkeerplaatsen (dek of verdiept parkeren)	2026
92		Project		Reduceren van het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte ten behoeve van vergroening en het faciliteren van altera	doorlopend
93		Beleid		Uitwerking principes en maatregelen parkeervisie	doorlopend
94		Beleid		Actualiseren Nota parkeernormen	2026
95	Inzetten op gedragsverandering	Verkeersveiligheid		Deelnemen actie We gaan weer naar school (bij start basisscholen)	doorlopend
96		Verkeersveiligheid		Uitvoeren acties fietsverlichting (gericht op studenten)	doorlopend
97		Verkeersveiligheid		Faciliteren educatie / lesmateriaal basisscholen en ondersteuning vrijwilligers verkeerseamen basisscholen	doorlopend
98		Verkeersveiligheid		Uitvoeren acties met aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen, internationale studenten en expats)	doorlopend
99		Verkeersveiligheid		Uitvoeren acties met aandacht voor afleiding in het verkeer en rijden onder invloed	doorlopend
100		Verkeersveiligheid		Aansluiten bij campagnes van de provincie en het Rijk (MONO, BOB, fietsverlichting, da's zo gefietst)	doorlopend
101		Onderzoek		Onderzoeken welke gedragsinterventies effectief kunnen bijdragen aan verkeersveiligheid	doorlopend
102		Communicatie		Online delen van data over tellingen, ongevallendata, meldingenkaart verkeersonveilige situaties en geplande/uitgevoerde n	doorlopend
103		Communicatie		Opstellen communicatiekalender met geplande activiteiten en campagnes, waaronder jaarlijkse mobiliteitsmarkt	doorlopend
104		Reisgedrag		Deelnemen werkgeversaanpak vanuit regio Foodvalley	doorlopend
105		Reisgedrag		Inzetten op werkgeversaanpak (aanvullend op de regio)	doorlopend
106		Reisgedrag		Uitvoeren onderwijsaanpak in samenwerking met universiteit	doorlopend
107		Reisgedrag		Inzetten op bewonersaanpak in samenwerking met Foodvalley	doorlopend
108		Reisgedrag		Inzetten op bezoekersaanpak in samenwerking met Foodvalley	doorlopend
109	Verbeteren verkeersveiligheid schoolomgevingen	Verkeersveiligheid		Verbeteren verkeersveiligheid en leefbaarheid schoolomgevingen samen met geïnteresseerde scholen	doorlopend
110		Verkeersveiligheid		We voeren één experiment per jaar uit ten behoeve van de fietsveiligheid naar en rond scholen	doorlopend

111	Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid	Monitoring	Monitoren verkeersongevallen op basis van nieuwe jaarlijkse gegevens, bijsturen waar nodig	doorlopend
112		Monitoring	Meldpunt openbare ruimte uitbreiden met maatregelenkaart beschikbaar voor inwoners	doorlopend
113		Monitoring	Uitvoeren acties op basis van meldingen van bewoners via Meldpunt Openbare Ruimte	doorlopend
114		Knelpunten	Rotonde Oostweg – Rooseveltweg – Kennedyweg	Optimaliseren verkeersveiligheid (bijv. toepassen plateaus bij fietsoversteken)
115		Knelpunten	Busbaan campus	>2030
116		Knelpunten	VRI Lawickse Allee – Kortenoord Allee – Costerweg	2027-2030
117		Knelpunten	Parkeerterrein P11 Lawickse Allee	Inzetten op verlaging snelheid bussen naar 30 km/h
118		Knelpunten	Haarwal, N225 (gemeentegrens-Marijkeweg) en Ritzema E	Aanpakken kruispunt
119		Knelpunten	Regentesselaan, Haarwal	Herinrichten parkeerterrein voor veiligere fietsvoorzieningen
120		Knelpunten	Rotonde Kortenoord Allee – Marijkeweg	Plaatsen geleiding rondom bomen
121		Knelpunten	Rotonde Diedenweg – Geertjesweg	Toepassen snelheidsremmende maatregelen voor beperken snelheid
122		Knelpunten	Fietsoversteek Hoevestein over de Nijenoord Allee	Plaatsen verkeersbord voorrangsweg met onderbord fiets in 2 richtingen op reflecterende achtergrond
123		Knelpunten	Voetgangersoversteek Rooseveltweg – Stadsbrink/Javastr	Aanpakken kruispunt met reconstructie (onderdeel aanpak Diedenweg)
124		Knelpunten	Kruispunt Geertjesweg – Nobelweg	Verbeteren oversteekbaarheid met verkeerslichten (onderdeel van Beter Bereikbaar Wageningen)
125		Knelpunten	Van Uvenweg tussen Rooseveltweg en Churchillweg	Verbeteren oversteekbaarheid
126		Knelpunten	Geertjesweg	Verbeteren verkeersveiligheid
127		Knelpunten	Hollandseweg (ten oosten van Diedenweg)	Verbeteren verkeersveiligheid: te smalle fietspaden, parkeervakken dicht langs het fietspad
128		Knelpunten	Lawickse Allee	Verbeteren verkeersveiligheid: smalle fietspaden, fietspad in de obstakelvrije zone van de rijbaan
129		Knelpunten	Hollandseweg tussen Diedenweg en Nobelweg	Verbeteren verkeersveiligheid, fietspad in obstakelvrije zone van de rijbaan
130		Knelpunten	Kruispunt Stationsstraat/Gerdessstraat	Verbeteren verkeersveiligheid middelbare schoolroute (relatie met aanpak schoomomgevingen)
131		Knelpunten	Kruispunt Costerweg/Troelstraweg	2027-2030
132		Knelpunten	Rotonde Mansholtlaan/Hollandseweg	2026
133		Knelpunten	Kruispunt Costerweg/Nudestraat	Plaatsen van verkeersbord gesloten voor fietsers in de berm van de Costerweg; plaatsen van verkeersbord voorrangsweg in 2026
134		Verkeersveiligheid		Mobiliteitsexperimenten om tijdelijke maatregelen te testen, monitoren en beoordelen
135		Knelpunten	Bornsesteeg	2027-2030
136	Participatie	Communicatie	Inwoners worden actief betrokken bij planvorming, uitvoering en evaluatie van verkeersprojecten	doorlopend
137		Communicatie	Inwoners kunnen suggesties indienen voor aanpassingen, welke getoetst worden op: inhoud, beleid, kosten en uitvoerbaar	doorlopend
138		Communicatie	Duurzame mobiliteitsmarkt	doorlopend

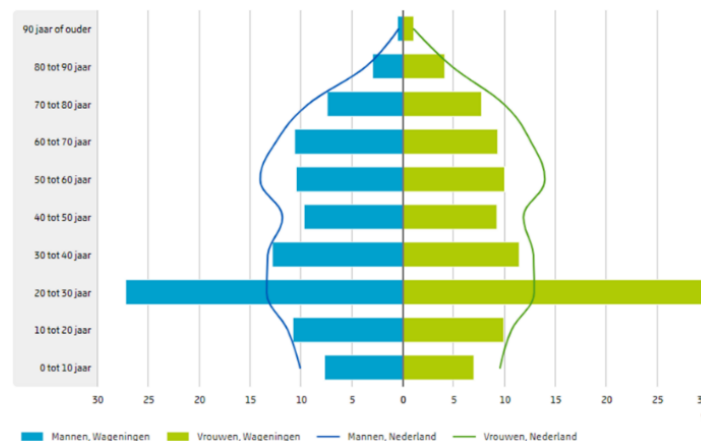
Bijlage 1. Inventarisatie

Voorafgaand aan het opstellen van het Omgevingsprogramma Mobiliteit is een uitgebreide analyse uitgevoerd. In deze bijlage worden de belangrijkste punten die een directe samenhang hebben met de maatregelen in dit Omgevingsprogramma opgenomen.

Een diverse (studenten)stad

De gemeente Wageningen heeft circa 42.600 inwoners (begin 2024). Vanwege de aanwezigheid van de universiteit is het aandeel inwoners in de leeftijd 20-30 jaar zeer hoog in vergelijking met het gemiddelde van Nederland (25-30% van het totaal aantal inwoners). 64% van de huishoudens in Wageningen is daarnaast alleenstaand, ten opzichte van 40% in Nederland (bron: CBS).

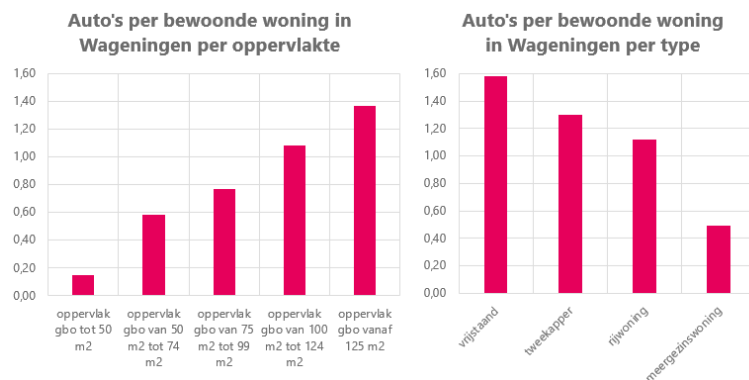
Wageningen is dus een relatief jonge stad. Ook is de stad erg compact. Dat maakt Wageningen erg geschikt voor een mobiliteitstransitie: waarbij schone en gezonde vervoerswijzen prioriteit krijgen, die bovendien weinig ruimte innemen (lopen, fietsen en het OV). Zo zijn de toepassing van hubs en deelmobiliteit extra kansrijk. Maar ook in Wageningen is er sprake van vergrijzing. Daarom vragen oudere verkeersdeelnemers extra aandacht, bijvoorbeeld met betrekking tot bereikbaarheid, toegankelijkheid en het bieden van alternatieve vervoerswijzen.



Leeftijdsopbouw inwoners gemeente Wageningen 2024 (bron: CBS)

Laag autobezit

Het autobezit in Wageningen is gemiddeld 0,6 auto's per huishouden. Dat is erg laag in vergelijking met omliggende gemeenten als Ede (1,1), Veenendaal (1,0) en Renkum (1,1). Binnen Wageningen zijn echter grote verschillen in het gemiddelde autobezit per buurt. Huishoudens die een hoger inkomen hebben en in een eengezinswoning wonen hebben vaker een auto in Wageningen. In het buitengebied en aan de randen van de stad hebben huishoudens het hoogste autobezit (bron: CBS).



Autobezit per bewoonde woning in de gemeente Wageningen met onderscheid in gebruiksoppervlakte (gbo) en type woning (bron: CBS, 2023)

² Ook wel mobiliteitsarmoede, mobiliteitsongelijkheid of bereikbaarheidsongelijkheid genoemd. Vervoersarmoede staat voor het onvoldoende mee kunnen draaien in de maatschappij door het gebrek aan

Er zijn ook veel huishoudens die geen auto hebben, zo'n 50%. Dit zijn veelal inwoners in de leeftijd tot 25 jaar, inwoners die wonen in een meergezinswoning (bijvoorbeeld een appartement), en inwoners die behoren tot de groep 40% laagste inkomens. Veel studenten in Wageningen vallen binnen deze categorieën. Zij verklaren daarmee een groot deel van de huishoudens zonder auto, maar niet helemaal.

Drie buurten vallen op kijkend naar deze statistieken: de Nude-buurt, Haverlanden en Pomona. In deze buurten wonen weinig studenten en is het aandeel inwoners <25 jaar laag. Ook is er een lage arbeidsparticipatie (rond 60%) en vallen veel huishoudens in de categorie 40% laagste inkomen (rond 60-70%). In deze buurten is mogelijk extra aandacht nodig voor vervoersarmoede².

Het is belangrijk dat iedereen goede bereikbaarheid heeft, ook al bezit niet iedereen een auto. Bereikbaarheid is in deze definitie of je kan komen waar je wilt komen. Denk aan bezoek aan de huisarts, werk, sport of supermarkt. Het is belangrijk hier oog voor te hebben.

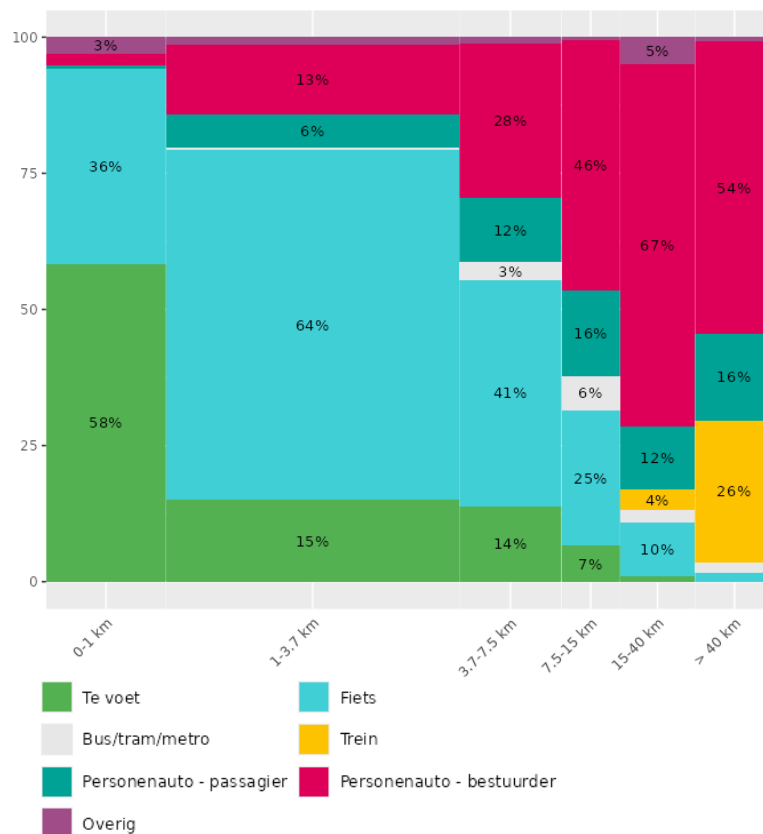
verplaatsingsmogelijkheden. Dit kan bijvoorbeeld komen doordat een vervoerswijze te duur is.

Hoe verplaatsen Wageningers zich?

Binnen Wageningen wordt bij meer dan 80% van de verplaatsingen gefietst of gewandeld. Vergeleken met het Nederlands gemiddelde (50%) is dat heel erg veel. De eigen auto speelt maar een kleine rol bij korte verplaatsingen. De bus wordt vaker gebruikt voor de grotere afstanden. Wageningen is daarmee te klein voor een stadsnet; de verbindingen binnen Wageningen worden al grotendeels gedekt door de regionale busverbindingen. Wageningen is wel geschikt voor vraagafhankelijk openbaar vervoer zoals de buurtbus, wat aanvullend op de grotere buslijnen flexibel in te zetten is. Dit vergroot de bereikbaarheid voor mensen die geen auto bezitten en niet in de buurt van een bushalte wonen.

Ook is er potentie voor hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) voor verplaatsingen van en naar Wageningen. Hoe verder Wageningers reizen, hoe vaker ze de bus en de trein nemen. De opwaardering van de busverbinding tussen Arnhem, Wageningen en Ede naar een frequentie van acht keer per uur past hier bijvoorbeeld bij.

Bij verplaatsingen van en naar Wageningen wordt naast het openbaar vervoer ook vaker de auto gebruikt. Voor afstanden van 15 tot 40 kilometer wordt de auto het vaakst gebruikt. In buurgemeente Ede is dat op deze afstanden vergelijkbaar, maar wordt er op de kortere afstanden wel vaker de auto gebruikt; 31% van de verplaatsingen tussen 1 en 3,7 kilometer wordt in Ede met de auto gemaakt, tegenover 19% in Wageningen. Vergeleken met de gemeente Veenendaal wordt er in Wageningen op alle afstanden meer gewandeld en gefietst (bron: ODIN verplaatsingen 2018-2019 en 2022-2023)



Gebruik van vervoerswijzen per afstandsklasse in de gemeente Wageningen (bron: ODIN data 2018, 2019, 2022, 2023)

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid gaat onder andere over ongevallen, gevoel van verkeersveiligheid en gedrag van weggebruikers. Locaties in Wageningen die opvallen omdat er enerzijds veel ongevallen plaatsvinden en anderzijds omdat er veel meldingen over binnenkomen bij de gemeente zijn vaak kruispunten in de gemeente. Bijvoorbeeld de rotonde Ooststeeg – Rooseveltweg – Kennedyweg en de VRI Lawickse Allee – Kortenoord Allee – Costerweg.

Daarnaast worden er meldingen gemaakt over wegen waar te hard wordt gereden. Dit zijn zowel wegen in woonwijken als wegen buiten de bebouwde kom, zoals de Geertjesweg, Diedenweg en straten in Nieuw Kortenoord. De betrokkenheid van kwetsbare weggebruikers bij ongevallen (met name voetgangers en fietsers) is relatief hoog in Wageningen. Dit komt mede door het hoge aandeel voetgangers en fietsers voor de verplaatsingen in Wageningen. Dit maakt de inzet op een betere verkeersveiligheid voor kwetsbare weggebruikers extra belangrijk.

Risicoanalyse

Uit een recent uitgevoerde risicoanalyse komen een aantal locaties en thema's naar voren waar extra aandacht aan verkeersveiligheid gegeven moet worden. Deze krijgen daarom extra aandacht in het Omgevingsprogramma. De risicoanalyse geeft inzicht in de plekken in Wageningen waar een hoger risico is op een ernstig ongeval. Dit zijn dus niet alleen plekken waar ongevallen gebeuren; het kan ook zo zijn dat de weg of openbare ruimte niet optimaal is ingericht (passend bij de richtlijnen).

Uit de Risicoanalyse zijn de volgende punten naar voren gekomen:

Onveilige kruispunten:

- Rotonde Ooststeeg – Rooseveltweg – Kennedyweg;
- VRI Lawickse Allee – Kortenoord Allee – Costerweg.

Onveilige fietsvoorzieningen:

- Bennekomseweg, Oude Diedenweg, Bosweg en Buissteeg.
- P11 Lawickse Allee en veel straten in de Nude-buurt kennen haakse of schuine parkeervakken; weinig tot geen zicht op fietsers.

Objecten in de obstakelvrije zone van 60 km/uur en 80 km/uur wegen:

- Haarwal;
- Haarweg;
- N225 (gemeentegrens – Marijkeweg);
- Ritzema Bosweg (Scheidingslaan – gemeentegrens).

Aandachtslocaties:

- De buurten Hamelakkers en Nude-buurt, waar nog sprake is van woonstraten met een snelheidslimiet van 50 km/uur.
- Lange rechtstanden op 60 km/uur wegen, waar sprake is van forse snelheidsovertredingen.

Kwetsbare verkeersdeelnemers:

- Vergrijzing, met als aandachtspunt senioren-proof wegontwerp rondom locaties waar veel ouderen komen.
- Blijvende aandacht voor internationale studenten en expats, die de verkeersregels mogelijk niet goed kennen.
- Aandacht voor afleiding in het verkeer en rijden onder invloed door middel van campagnes.

Beleid

Gemeentelijk beleid

De *Visie bebouwde kom* is het belangrijkste uitgangspunt voor het Omgevingsprogramma Mobiliteit, naast de *Startnotitie* voor het Omgevingsprogramma. We borduren voort op de opgestelde visie en doelen binnen de *Visie bebouwde kom*.

De mobiliteitstransitie is een randvoorwaarde om de doelen in de *Visie bebouwde kom* te halen: We geven voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen (lopen, fietsen en het OV). Verder moet ieder kind zelfstandig deel kunnen nemen aan het verkeer. Als ons mobiliteitssysteem niet verandert, is er niet genoeg ruimte voor (onder andere) betaalbare woningen, een klimaat-adaptieve buitenruimte, meer groen, en een inclusieve en veilige inrichting van onze straten.



Daarnaast komen de volgende thema's naar voren:

- Prioriteit voor voetgangers en fietsers (bij nieuwe ruimtelijke plannen en herinrichtingen);
- Aantrekkelijke, veilige en comfortabele looproutes, toegankelijk voor iedereen;
- Autoluwer maken van de binnenstad en wijken/buurtten (o.a. met knips en parkeren op afstand in hubs);

- Verbetering van de verkeersveiligheid (o.a. met lagere snelheid gemotoriseerd verkeer) zodat Wageningers vanaf 8 jaar zelfstandig en veilig kunnen deelnemen aan het verkeer;
- Beter openbaar vervoer: betere dekking binnen de stad en goede busverbindingen naar plaatsen in de regio (HOV);
- Verbeteren fietsnetwerk met een sluitend netwerk van routes (tussen belangrijke voorzieningen in de stad en belangrijke bestemmingen in de regio);
- Goede looproutes / beloopbare stad / ommetjes;
- Verbeteren parkeervoorzieningen voor fietsers (met name in/rondom de binnenstad);
- Goede parkeeroplossingen voor auto's faciliteren (o.a. in hubs, beter benutten parkeercapaciteit) en mogelijk uitbreiden betaald/gereguleerd parkeren;
- Betere aansluiting van de verschillende modaliteiten op elkaar met aandacht voor voor- en natransport (o.a. met hubs en deelmobiliteit);
- Goede doorstroming van verkeer op de hoofdwegen ('ring') waarborgen en beter benutten bestaande infrastructuur (o.a. Mansholtlaan, Nijenoort Allee, Kortenoord Allee);
- Realiseren logistieke hub nabij het centrum;
- Waarborgen leefbaarheid op hoofdwegen (o.a. Lawickse Allee en Diedenweg);
- Beperken van doorgaand verkeer in het buitengebied (Binnenveld en De Eng).

Provinciaal beleid

Naast het gemeentelijk beleid is er ook provinciaal beleid waar we met het Omgevingsprogramma Mobiliteit op aansluiten. Vanuit de provincie Gelderland is er aandacht voor de nabijheid van wonen, werk en voorzieningen. Hierbij hoort het stimuleren van lopen en fietsen op de korte afstanden en het gebruik van openbaar vervoer voor de langere afstanden.



Nieuwe aanpak voor verkeersveiligheid

Landelijk wordt steeds meer gestuurd op een 'risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak'. Dit betekent dat wordt gekeken waar de kans op een ernstig ongeval het grootst is (op basis van verschillende criteria). Op deze plekken worden maatregelen genomen. Voor de aanpak van verkeersveiligheid wordt er vanuit de provincie gewerkt aan knelpunten waar veel ongevallen gebeuren, of waar het risico op ongevallen groot is. Campagnes voor bewustwording en gedrag maar ook vaardigheden van kwetsbare groepen ondersteunen in deze aanpak.

Makkelijk overstappen en slim en schoon goederenvervoer

Met de ontwikkeling van hubs werkt de provincie aan overstappunten waar het je snel en gemakkelijk over kan stappen van het ene vervoersmiddel naar het andere. Bijvoorbeeld van de auto op de fiets, of van de fiets op het openbaar vervoer. Verder is de inzet op slim en

schoon goederenvervoer een belangrijke stap om bevoorrading en bezorging van goederen te verbeteren en schoner te maken. Hierbij hoort een inzet op overslagpunten van goederen, en samenwerking in de regio.

Projecten

Provinciale projecten die relevant zijn voor Wageningen, zijn:

- De aanleg van een regionale fietsverbinding tussen Arnhem-Wageningen (Nederrijnpad), en Wageningen-Ede (Pico Bello Pad);
- De realisatie van het project Beter Bereikbaar Wageningen;
- De ontwikkeling van de Rijnlijn: Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) tussen Arnhem – Wageningen – Ede;
- Het Toekomstbeeld OV voor de provincie Gelderland in 2040;
- De ontwikkeling van een Stadsrandhub voor Wageningen en de Hub Spoorzone Ede;
- Gebiedsaanpak A12;
- De verbreding van de Rijnbrug bij Rhenen (N233).

Aanvullend zijn er vanuit NOVEX middelen beschikbaar voor:

- Capaciteitsmaatregelen Diedenweg (inclusief geluidsmaatregelen), gekoppeld aan woningbouw De Dreijen.

Regio Foodvalley

Ook op regionaal niveau wordt er gewerkt aan projecten, dit zijn de volgende:

- Bereikbaarheidsagenda Foodvalley
- HOV en regionale fietsverbinding Ede-Veenendaal-Wageningen
- Versterken van KennisAs Ede-Wageningen

Trends en ontwikkelingen

Wageningen groeit

Wageningen blijft de komende jaren fors groeien door de geplande woningbouwlocaties, uitbreiding van bedrijventerreinen, de verwachte groei van de universiteit (toename aantal medewerkers en studenten) en het kennisecosysteem. Het aantal inwoners zal de komende jaren groeien met zo'n 7.500 inwoners tot 50.000 inwoners. Daarnaast zijn er nu 23.000 banen, wat de komende jaren groeit met zo'n 5.000. Deze ontwikkelingen leiden ook tot een toename van verplaatsingen.

Een ouder wordende bevolking

Ook speelt vergrijzing een grote rol. Een ouder wordende bevolking brengt een aantal aandachtspunten binnen mobiliteitsbeleid met zich mee. Denk bijvoorbeeld aan de vraag om een dementievriendelijke openbare ruimte, toegankelijkheid, nabijheid van voorzieningen, begripelijkheid van de openbare ruimte en rustmogelijkheden langs wandelroutes. Daarnaast wordt voor mensen die slecht ter been zijn of zelf geen auto meer kunnen rijden de bereikbaarheid minder, zeker als zij langer thuis blijven wonen.

Welke ontwikkelingen komen verder op ons af?

Naast demografische en ruimtelijke ontwikkelingen zijn er andere autonome ontwikkelingen die invloed hebben op mobiliteit. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen waar we zelf geen invloed op hebben, maar die wel invloed hebben op mobiliteit in Wageningen. Het gaat om innovaties zoals autonoom rijden en slimme voertuigen, ook voor openbaar vervoer en logistiek. Daarnaast neemt de vraag naar

deelauto's en deelfietsen toe. Verder wordt elektrisch personenvervoer steeds goedkoper en wordt het openbaar vervoer volledig elektrisch.

Nieuwe vervoermiddelen

De mogelijkheden om een elektrische auto aan te schaffen worden groter, en daarmee ook de vraag naar laadvoorzieningen en opslagmogelijkheden van elektriciteit. Er zijn al veel deelauto's in Wageningen. Het uitbreiden van elektrische deelauto's past bij het slimmer omgaan met beschikbare ruimte.

Op het fietspad speelt de grotere diversiteit in tweewielers een grote rol, zowel in snelheid als grootte. Denk aan elektrische fietsen, stepjes, bakfietsen, speedpedelecs en fatbikes.



Bron: <https://www.resource-online.nl/index.php/2021/03/31/elektrische-deelauto-voor-wur-medewerkers/>

Ontwikkelingen logistiek

Logistiek wordt steeds slimmer en schoner. Denk bijvoorbeeld aan de zero-emissiezones die verschillende steden in Nederland al ingevoerd hebben. Hiermee wordt de vraag naar overslagpunten aan de rand van de (binnen)stad en schone vervoermiddelen voor logistiek groter. Door het bundelen van logistieke stromen worden (binnen)steden autoluwer, wat onder andere bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Tegelijkertijd zien we een toename van bezorgdiensten in woonwijken, omdat meer mensen online winkelen. Dit zorgt ervoor dat er overdag meer auto's en bestelbussen in woonstraten rijden. Deze toename heeft invloed op de leefbaarheid in wijken.



Bron: <https://www.postnl.nl/ontvangen/pakket-ontvangen/>

Pakketkluisen bieden een oplossing als geconcentreerd bezorgpunt. De aanwezigheid van een pakketkluis kan goed gecombineerd worden met een hub, bijvoorbeeld bij een bushalte.

Een landelijke ontwikkeling die verder invloed heeft op logistiek vervoer over grotere afstanden is de invoering van een vrachtwagenheffing per gereden kilometer op snelwegen en op N-wegen. Deze wordt naar verwachting in 2026 ingevoerd.

Bijlage 2. Uitleg ambtelijke woorden

Begrip	Betekenis
Autoluw	Er is relatief weinig gemotoriseerd verkeer. Denk daarbij aan: • zo min mogelijk rijdend (doorgaand) autoverkeer in en door buurten. • autoluwe buurten: een auto mag nog wel de woonstraat inrijden om boodschappen uit te laden, maar niet om te parkeren (dat gebeurt dan aan de rand van de buurt). • autoluwe binnenstad: uitbreiding van het voetgangersgebied, minder parkeerplaatsen in de binnenstad, maar aan de rand van de binnenstad. Vrachtverkeer mag alleen laden en lossen binnen bepaalde tijden.
Bebouwde kom	Een gebied met bebouwing die aan elkaar grenst en vooral een functie heeft om te wonen, werken en te verblijven.
Belanghebbende	Als je belang rechtstreeks betrokken is bij een besluit van de overheid (als bestuursorgaan).
Deelmobiliteit	Het gedeeld gebruik van voertuigen (auto, fiets, bakfiets, scooter).
De Oksel	Het onbebouwde gebied en de (tijdelijke) studentenhuisvesting in de hoek tussen de N225/Lawicks Allee en de Haarweg aan de westkant van Wageningen.

Hittestress	Het probleem waarbij een gebied op warme dagen buitengewoon (disproportioneel) warm wordt en blijft.
Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)	Openbaar vervoer dat een duidelijke meerwaarde biedt dan gewoon openbaar vervoer. Het legt vaak grotere afstanden sneller af en verbindt daarmee verschillende gebieden snel met elkaar.
Hubs	Een plek waar dingen samen komen. Bijvoorbeeld: in een mobiliteitshub komen verschillende vormen van mobiliteit en deelmobiliteit samen: voetganger, fiets, deelfiets, openbaar vervoer, auto, deelauto. Met daarbij aanvullende voorzieningen als laadpalen, pakketkluizen, horeca.
Inbreiding	Bouwen binnen de bebouwde kom door lege plekken op te vullen, bestaande gebouwen uit te breiden (opzij of omhoog), gebouwen/kavels te splitsen, of door sloop van bestaande gebouwen met daarna nieuwbouw op dezelfde plek. Het tegenovergestelde van inbreiden is uitbreiden. Dan wordt er gebouwd aan de grenzen van de bebouwde kom.
Kennis-As	In de Kennis-As werken overheden, bedrijven en instellingen samen. Het gebied Kennis-As verbindt onder andere Wageningen University & Research met het Business- en Sciencepark Wageningen, de

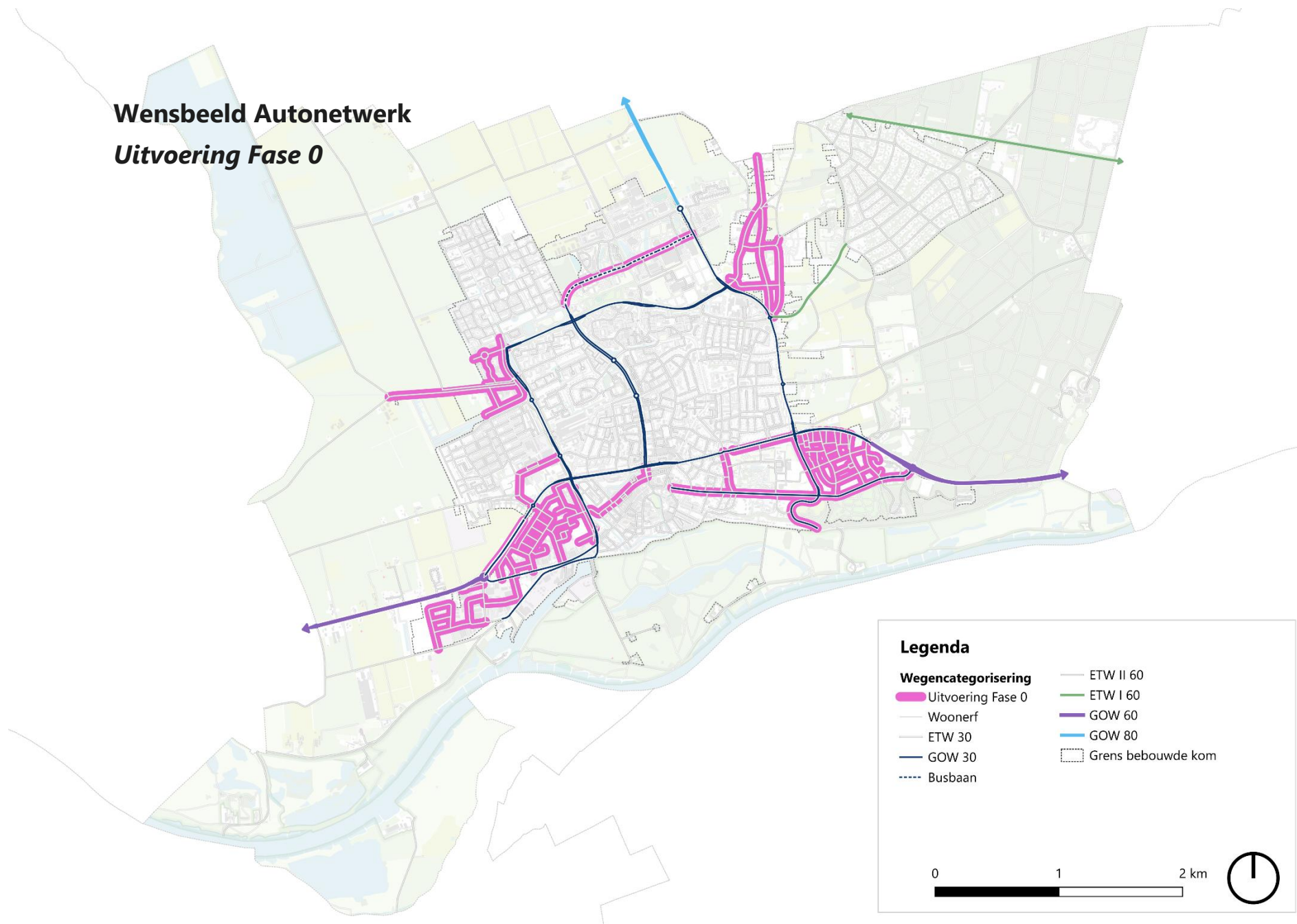
	Kenniscampus Ede en het toekomstige World Food Center. In het gebied komen allerlei partijen samen: bedrijven onderling, bedrijven en klanten, en wetenschap en samenleving. Met uitkomsten van wetenschappelijk onderzoek worden oplossingen gezocht voor maatschappelijke uitdagingen op het gebied van voedsel, klimaat, duurzaamheid en leefomgeving. Deze worden in de Kennis-As en ver daarbuiten toegepast.
Klimaatadaptief	Iets zo organiseren of inrichten dat het rekening houdt met de gevolgen van klimaatverandering. Denk bijvoorbeeld aan ruimte voor wateropslag in zeer overstromingsgevoelige gebieden.
Klimaatneutraal	Er is geen uitstoot meer van broeikasgassen die bijdragen aan klimaatverandering. Daardoor heb je geen negatieve impact meer op klimaatverandering. En ben je dus klimaatneutraal.
Lopend project	Een bouwproject waar de gemeenteraad een zogenaamde startnotitie voor heeft vastgesteld óf het college van B&W al een besluit over heeft genomen.
Mobiliteitshub	Zie bij 'hubs'
Mobiliteitssysteem	De combinatie van: • infrastructuur (wegen, fietspaden, wandelpaden, vaarwegen, spoorwegen) • verkeersdiensten (maatregelen en acties waarmee infrastructuur zo optimaal en veilig mogelijk wordt benut: denk aan verkeerslichten, bewegwijzering) • de gebruikers van de infrastructuur (de mens en zijn voertuig waarmee hij zich verplaatst: lopend, fietsend, OV, (deel)auto, privé auto; goederenvervoer:

	koeriersdiensten, bakfietsen, vrachtwagens, schepen) • mobiliteitsdiensten (diensten die de reiziger en zijn reis faciliteren en ondersteunen, variërend van routeplanners en verkeersinformatie tot apps waarmee deelauto's kunnen worden gereserveerd) • activiteiten zoals wonen, werken en recreëren (activiteiten leiden tot de behoefte om te verplaatsen) • de locaties waar infrastructuurgebruikers die activiteiten ondernemen.
Mobiliteitstransitie	Een transitie gericht op het voorrang geven aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Dit houdt in dat: • binnen de stad Wageningen de verplaatsingen zoveel mogelijk te voet of met de fiets gebeuren; • verplaatsingen van en naar de stad zoveel mogelijk met de (elektrische) fiets en OV gebeuren, en alleen als het niet anders kan met de elektrische (deel)auto.
Natuurinclusief	Rekening houdend met natuur. Bijvoorbeeld: je kunt natuurinclusief bouwen, dat wil dan zeggen dat er ruimte is voor dieren om te wonen (bijvoorbeeld een ingebouwde verblijfplaats voor vleermuizen, een nestkast voor vogels of een insectenhotel) en/of er is een groene buitenruimte, dak of gevel.
Regio FoodValley	Een regionale netwerkorganisatie: de gemeenten Barneveld, Ede, Nijkerk, Rhenen, Renswoude, Scherpenzeel, Veenendaal en Wageningen werken samen met twee provincies, onderwijs- en kennisinstellingen en ondernemers in de regio.

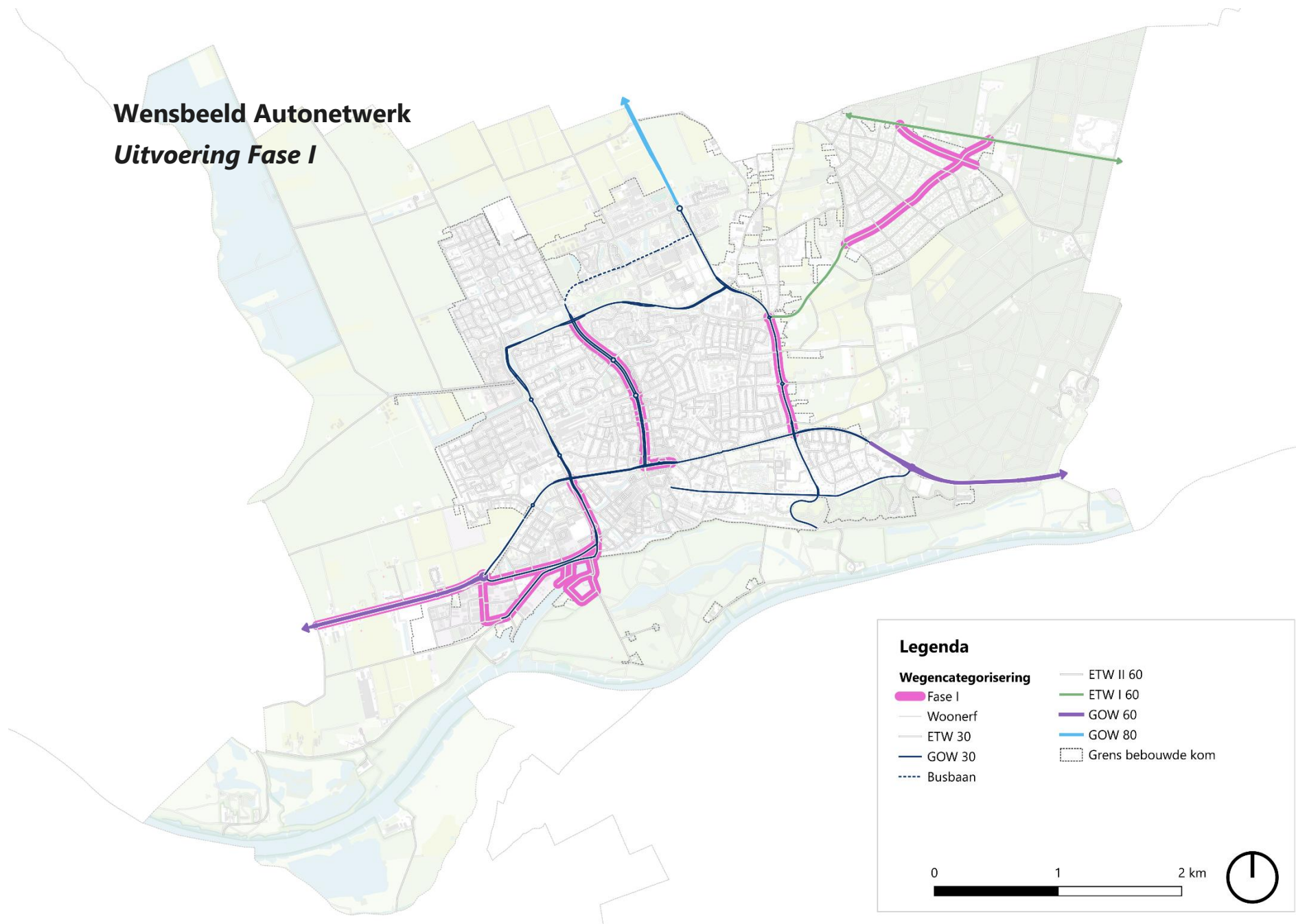
Sociale veiligheid	Als je je veilig voelt in je omgeving. In een sociaal veilige omgeving ervaar je geen dreiging van geweld of confrontatie met geweld.
STOEP-principe	Dit betekent dat we manieren om te vervoeren op een bepaalde manier prioriteren. Lopen gaat voor alles (Stappen, inclusief mensen die zich voortbewegen in een rolstoel of scootmobiel), daarna fietsen (Trappen), dan het openbaar vervoer (OV), dan EV (elektrisch deelvervoer) en pas op het laatst de eigen auto (Personenauto).
Uitbreiding	Bouwen aan de grenzen van de bebouwde kom (zie ook 'inbreiding').
Verstedelijkingsgebied	De bestaande bebouwde kom plus de aangrenzende gebieden die zoeklocaties zijn voor ruimtelijke veranderingen (dat zijn veranderingen die leiden tot het toevoegen van groen, woningen, bedrijven, voorzieningen en infrastructuur).
Voorzieningen	Alle basiszaken waar je gebruik van kunt maken in een stad of dorp. Dat kan gaan over onderwijs, medische zorg, winkels, sport en ontspanning.
Welzijn	Welzijn gaat over hoe goed het met je gaat, zowel lichamelijk, mentaal als sociaal. Het betekent niet alleen geen ziekte hebben, maar ook gelukkig zijn en je goed voelen. Dingen zoals je leefomgeving, relaties en zorg kunnen invloed hebben op je welzijn.
Werklocaties	Een gebied waar mensen kunnen werken en bedrijven zich kunnen vestigen. Het gaat om bedrijventerreinen en kantorenlocaties.
Wijkhubs	Een mobiliteitshub in een buurt/wijk met aanbod van deelauto, deelfiets, OV en aanvullende voorzieningen, bijvoorbeeld pakketkluizen en horeca.

Bijlage 3. Kaartbeelden

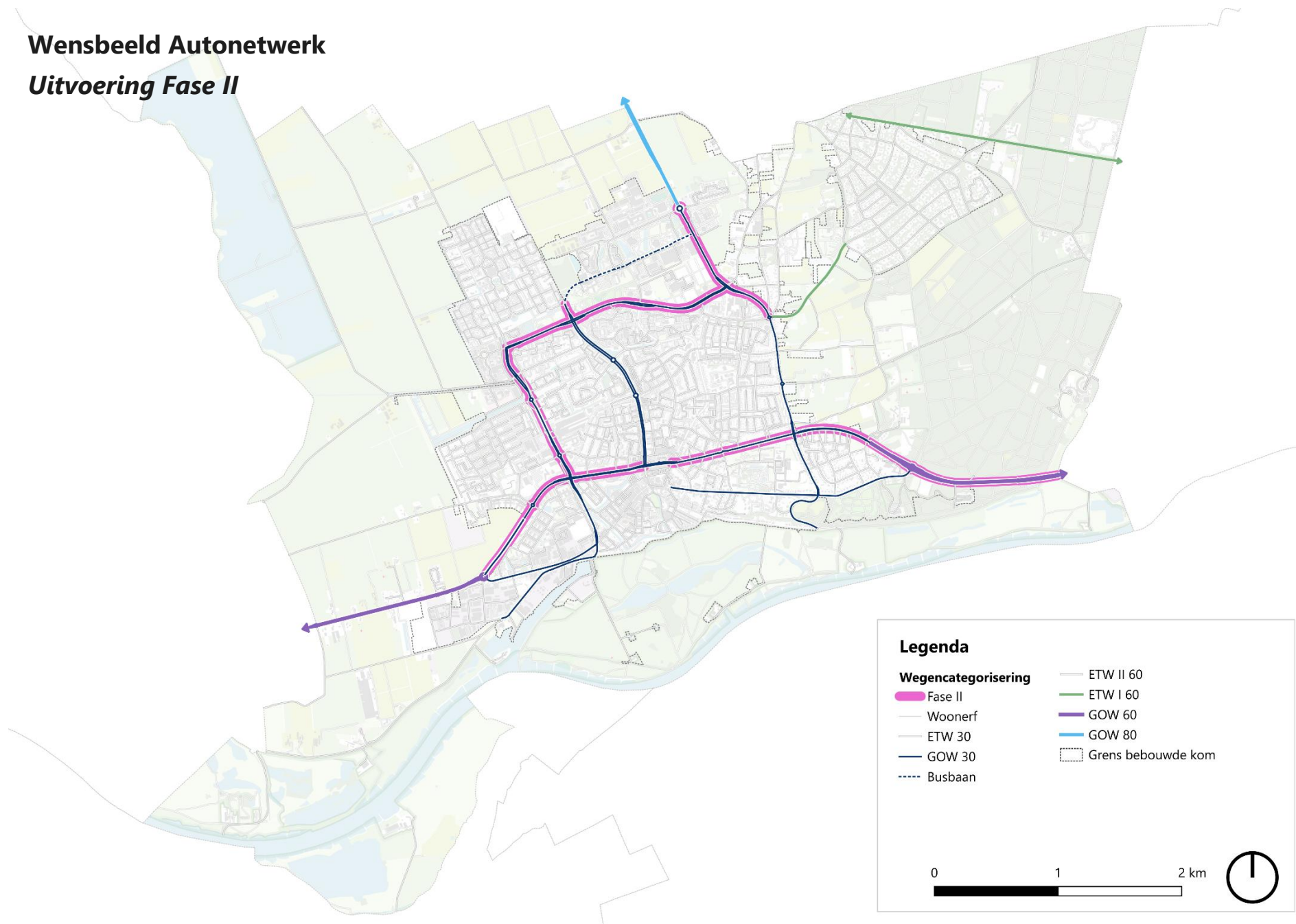
Wensbeeld Autonetwerk Uitvoering Fase 0



Wensbeeld Autonetwerk Uitvoering Fase I



Wensbeeld Autonetwerk Uitvoering Fase II



Bijlage 4. Doorrekening effecten maatregelen

Om te bepalen in welke mate de maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie zijn de maatregelen doorerekend met het verkeersmodel voor de regio Foodvalley (door Haskoning). De effecten van de maatregelen zijn dus het resultaat van een studie met het verkeersmodel. Het doel van het doorrekenen is het inzichtelijk maken van de effecten van fysieke maatregelen, om te kunnen onderbouwen of de mobiliteitstransitie met deze maatregelen voldoende wordt bereikt. De verschillen kunnen we uitdrukken in het aantal ritten per vervoerswijze, het aantal kilometers per vervoerswijze, en het aantal voertuigen op een wegvak (voor fiets en auto).

Hiervoor is uitgegaan van een toekomstscenario 2040 waarin alle beoogde woningbouwplannen en transformaties/uitbreidingen van bedrijventerreinen zijn opgenomen. Dit toekomstscenario bevat al een deel van de beoogde maatregelen uit paragraaf 5.1. Dit zijn bijvoorbeeld de volgende maatregelen:

- Doorfietsroute Wageningen-Benekom-Ede (Pico Bello Pad);
- Fietsbrug tussen Kortenoord en Nieuwe Kanaal;
- Realiseren bewaakte fietsenstallingen Beuningplein en Gevangentoren;
- Knip Marijkeweg;
- Aanpassingen limiet van 50 naar 30 km/h (o.a. straten Nude Buurt, buurt Hamelakkers, Marijkeweg, zuidelijk deel Diedenweg,

omgeving Grintweg, Generaal Foulkesweg, Plantsoen en Stationsweg);

- Realiseren Beter Bereikbaar Wageningen (aanpassingen Mansholtlaan en Nijenoord Allee).
- Realiseren westelijke ontsluiting campus vanaf Mondriaanlaan.

De nog niet in het model opgenomen maatregelen zijn verdeeld in drie maatregelenpakketten en toegevoegd aan het model. Het eerste maatregelenpakket bevat globaal alle maatregelen voor de kortere termijn. Het tweede maatregelenpakket bouwt voort op pakket 1 en bevat meer maatregelen voor de langere termijn. Het derde maatregelenpakket is gebaseerd op het 'Houten-model' (geen doorgaand autoverkeer door de woonwijken maar altijd buitenom via een robuuste ringstructuur, binnendoor de wijken is altijd korter en sneller met de fiets). De inhoud van de drie pakketten is op hoofdlijnen:

Maatregelenpakket 1³:

- Regionale doorfietsroutes, zoals naar Veenendaal en Ede;
- Fietstunnel tussen Campus en Born-Oost;
- Stadsrandhubs aan noord- en oostzijde Wageningen;
- Knips (afsluiting gemotoriseerd verkeer) Plantsoen, Costerweg/Havenafweg en Nieuwe Kanaal;
- Verlagen snelheid van 50 naar 30 km/uur op diverse wegen (o.a. Costerweg, Nude, Rooseveltweg, Diedenweg en Hollandseweg);
- Snelheid Lawickse Allee buiten de bebouwde kom van 80 naar 60 km/uur;
- Gereguleerd parkeren in zuidelijk deel Wageningen (brede schil rondom het centrum).

Maatregelenpakket 2:

- Extra fietstunnels (verlengde Hoevenstein en onder Kortenoord Allee nabij Menzisterrein);
- Extra stadsrandhub aan westzijde Wageningen;
- Wijkhubs binnen de wijken;
- Alle wegen binnen de bebouwde kom naar 30 km/uur (inclusief 'ruit');
- N225 (Lawickse Allee) van 80 naar 60 km/uur;
- Gereguleerd parkeren binnen de gehele bebouwde kom.

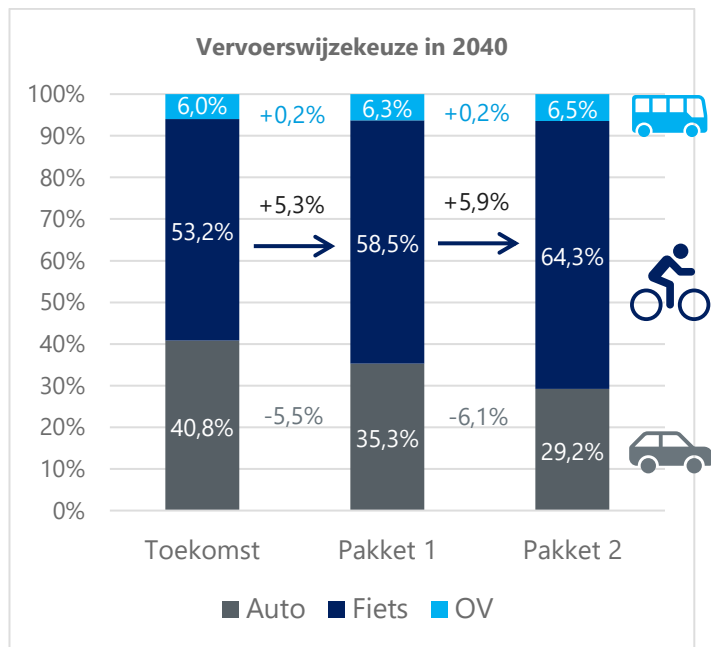
Maatregelenpakket 3:

Knips op verschillende wegen in woonwijken waardoor doorgaand verkeer, dus verkeer zonder bestemming in de betreffende wijk, niet meer door kan rijden. Het is nog wel mogelijk om met de auto in de wijk te komen bij de woningen en voorzieningen. Dit sluit aan bij de wensen uit het inwonersberaad: knips op fietsstraten/snelle fietsroutes, en autoluwe gebieden.

Effecten op vervoerswijzekeuze

Maatregelen hebben samen een effect op de manier waarop mensen reizen; de keuze van vervoerswijze. In het toekomstscenario 2040 zonder maatregelen wordt in 53% van de verplaatsingen de fiets gebruikt. Met de maatregelen uit pakket 1 wordt dit aandeel groter, en het aandeel van de verplaatsingen met de auto kleiner. De verschuivingen zijn te zien in de grafiek op de volgende pagina.

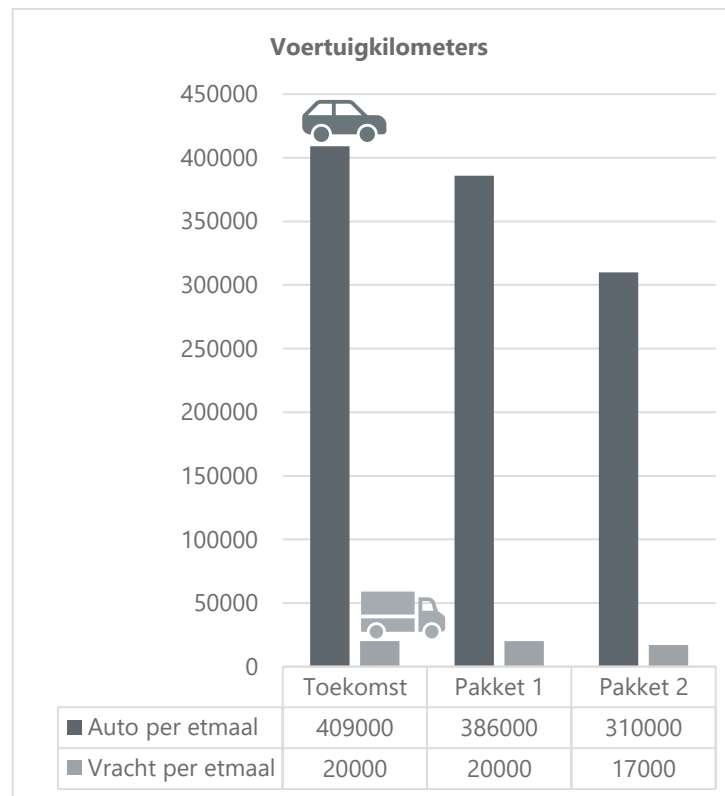
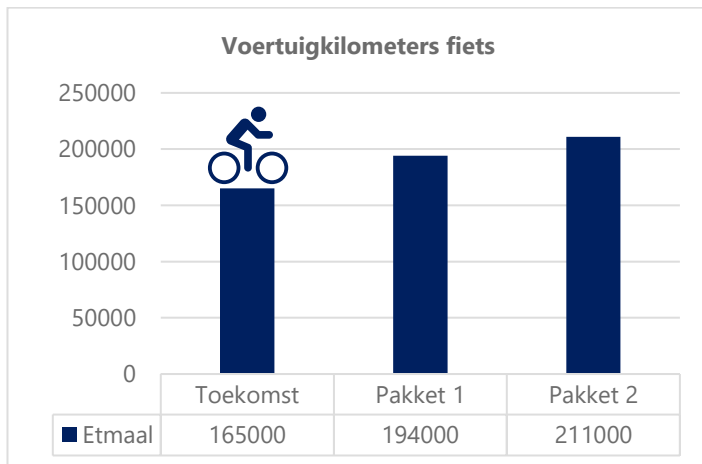
³ Deze maatregelenpakketten zijn samengesteld om effecten te kunnen bepalen met het verkeersmodel, maar worden niet allemaal daadwerkelijk uitgevoerd. De uiteindelijke maatregelen zijn zoals opgenomen in 5.1.



De maatregelen dragen dus bij aan een significant lager aandeel autoverplaatsingen en een hoger aandeel fietsverplaatsingen. Het aandeel openbaar vervoer neemt een klein beetje toe.

Effecten voertuigkilometers

Niet alleen het aantal verplaatsingen wat met de fiets gemaakt wordt neemt toe. Er worden ook meer kilometers met de fiets afgelegd. Dit gaat samen met een afname van autokilometers. Maatregelenpakket 1 leidt tot circa 6% minder autokilometers in Wageningen t.o.v. van de toekomst zonder maatregelen. Met maatregelenpakket 2 is deze afname aanmerkelijk groter met 20% minder autokilometers t.o.v. de toekomst. Datzelfde geldt voor vrachtwagenkilometers gereden binnen de gemeente. Met maatregelenpakket 1 is de afname beperkt, maar vooral het tweede pakket zorgt voor een flinke daling van de vrachtwagenkilometers binnen de gemeente (-14% voor middelzwaar, en -23% voor zwaar vrachtverkeer). Door de maatregelen op het wegennet (zoals overal 30 km/uur) is het minder aantrekkelijk om door Wageningen te rijden.



Bij het aantal fietskilometers vindt tussen de toekomst en maatregelenpakket 1 al een relatief grote toename van 17% plaats. De verdere maatregelen in pakket 2 resulteren in een toename van 28% meer fietskilometers t.o.v. de toekomst zonder maatregelen. Door de daling van het aantal voertuigkilometers (auto en vracht) neemt het risico op ongevallen af. Dit is dus positief voor de verkeersveiligheid.

Effecten op het wegennet

De maatregelenpakketten hebben dus een positief effect op het aantal verplaatsingen met de fiets én het aantal gefietste kilometers. Dit is ook terug te zien in de verdeling van het aantal fietsers over het netwerk. Vooral op de wegen waar de maximumsnelheid 30 km/uur wordt in fase I is een afname van het aantal motorvoertuigen per etmaal te zien, en een toename van fietsers. Zoals op de Rooseveltweg. Op grotere schaal is ook een verschuiving van gemotoriseerd verkeer, ook vrachtverkeer, naar de A50 en de A12 te zien. Het gaat hier om doorgaand verkeer wat in de situatie zonder maatregelen door Wageningen zou rijden, maar geen bestemming heeft in Wageningen.

Onderstaande tabel geeft voor de huidige situatie, de toekomst zonder maatregelen, en de berekende maatregelenpakketten de hoeveelheid motorvoertuigen per dag (mvt/etm) weer op de hoofdwegen.

- In de toekomst (2040) rijden er meer auto's in Wageningen, als gevolg van alle ontwikkelingen (zoals woningbouw).
- Maatregelenpakket 1 draagt bij aan de mobiliteitstransitie doordat deze toename minder groot wordt. Echter de hoeveelheid verkeer is nog wel hoger dan in de huidige situatie.
- Maatregelenpakket 2 zorgt voor een daling van de hoeveelheid auto's op de hoofdwegen ten opzichte van de huidige situatie, maar er ontstaan wel wat sluiproutes op woonstraten, waar dit zeer ongewenst is.

	Huidig	Toekomst	Pakket 1	Pakket 2	Pakket 2 met knips
Nijenoord Allee	13.000	19.000	18.000	11.000	12.000
Diedenweg	11.000	15.000	13.000	8.000	12.000
N225	12.000	15.000	14.000	11.000	14.000
Kortenoord Allee	9.000	15.000	15.000	8.000	12.000

Met het knippen van wegen zijn ongewenste sluiproutes van autoverkeer over woonstraten te voorkomen. Je kan dan nog altijd op je bestemming komen, maar niet een woonstraat als alternatief voor de hoofdweg gebruiken. Het faciliteren van autoverkeer op de wegen waar dit kan zorgt dus voor minder auto's in de wijken, wat bijdraagt aan een veiligere woonomgeving. De 'ruit', de hoofdstructuur voor de auto, wordt met de knips dus meer gebruikt.

Het effect van deze knips op de hoofdwegen is terug te zien in de laatste kolom van de tabel. Met maatregelenpakket 2 en de knips in de wijken zal het verkeer op de hoofdwegen niet veel verder toenemen dan in de huidige situatie, wat bij de gewenste mobiliteitstransitie aansluit en het verkeer op de hoofdwegen blijft doorstromen.

Overigens heeft de daling van het aantal voertuigkilometers en het bundelen van verkeer op de hoofdwegen ook tot gevolg dat het totale verkeer in Wageningen minder geluid en minder schadelijke stoffen produceert. Bovendien dragen allerlei maatregelen zoals de lagere snelheden bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van de geluidshinder.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32