

Reactienota Concept Omgevingsprogramma Mobiliteit Wageningen (versie 23 september 2025)

In deze reactienota is een overzicht opgenomen van:

1. De ontvangen reacties en wat we hiermee hebben gedaan.
2. Informeren organisaties en inwoners.
3. Uitgevoerde communicatie en participatie.

Bijlage: Reacties inloopavond 30 oktober 2025

1. Ontvangen reacties

De volgende organisaties hebben (schriftelijk) gereageerd op het concept (versie 23 september 2025).

- Hulpdiensten: gezamenlijke reactie van brandweer, politie, ambulancedienst
- Provincie Gelderland: als wegbeheerder en als concessieverlener openbaar vervoer
- Provincie Utrecht: als concessieverlener openbaar vervoer
- Gemeente Veenendaal
- Transdev/Hermes (openbaar vervoer)
- WOC
- Met SOW hebben we een gesprek gevoerd
- WUR
- Woningstichting Wageningen
- Idealis
- Fietsersbond
- Rover
- Bewonersvereniging Noord West
- Cliëntenraad Samenleving Wageningen
- Aanwezigen tijdens de inloopavond: 24 reacties (zie bijlage)

In deze bijlage geven we op hoofdlijnen de inhoud van de ontvangen reacties. Ook geven we aan wat we hiermee gedaan hebben.

1.1 Veel steun voor doelen als leefbaarheid, veiligheid, OV en fietsstimulering

Tijdens de inloopavond bleek er veel steun te zijn voor deze doelen. Dit blijkt ook uit de ontvangen schriftelijke reacties en de gevoerde gesprekken. Het draagvlak voor de maatregelen is afhankelijk van de concrete uitwerking, uitzondering/maatwerk voor kwetsbare groepen, goede alternatieven voor de auto en eerlijke parkeerreguleringen. Mensen maken zich zorgen over de veiligheid (hubs, nacht), het ondernemersbelang,

hulpdiensten, toegankelijkheid en betaalbaarheid. Er wordt aandacht gevraagd voor mensen die digitaal minder vaardig zijn.

1.2 Wensbeeld autonetwerk

Ontvangen reacties

De meeste inwoners, de fietsersbond en de klankbordgroep inwonersberaad zijn blij met het Wensbeeld autonetwerk fase II (wegen binnen de bebouwde kom 30 km/uur, wegen buiten de bebouwde kom 60 km/uur).

WOC, SOW, WUR en Idealis spreken hun zorg uit voor de bereikbaarheid voor hun medewerkers, klanten en bezoekers, bevoorrading en logistiek, studenten.

Hulpdiensten (brandweer, politie en ambulancedienst) geven aan dat de 'ruit' en Rooseveltweg voor hun belangrijke aanrijroutes zijn. Dit geldt ook voor de provinciale wegen. Verlaging van de maximumsnelheid op deze wegen zorgt ervoor dat er meer overschrijdingen gaan komen van de afgesproken aankomsttijden.

Transdev, Provincie Gelderland (concessieverlener OV) en Provincie Utrecht (bus U-liner 50) geven aan dat snelheidsverlaging op wegen waar openbaar vervoer rijdt, zorgt voor een toename van hun dienstregelingsuren. Met als gevolg minder OV-aanbod. De Provincie Utrecht meldt dat snelheid op Nude/Costerweg naar 30 km/uur consequenties kan hebben voor routing van de U-liner 50.

Transdev en provincie Gelderland pleiten voor handhaving van de huidige maximum snelheid op wegen met HOV. Provincie Utrecht pleit voor handhaving van de huidige maximumsnelheid op Nude en Costerweg.

Provincie Gelderland verwijst naar hun Beleidsregel Wegencategorisering Gelderland. De N225, de Mansholtlaan behoren tot het regionale hoofdwegennet waar maximumsnelheden van 50 km/uur binnen de bebouwde kom en 80 km/uur buiten de bebouwde kom horen.

Wat hebben we gedaan

We zien het risico zoals de hulpdiensten dit schetsen. Ook vinden we goed OV belangrijk. Om die reden hebben we de volgende aanpassingen gedaan. We hebben fase I van het Wensbeeld Autonetwerk in de hoofdtekst geplaatst en fase II van het Wensbeeld Autonetwerk naar de bijlage verplaatst. Wensbeeld fase I hebben we op de volgende punten aangepast:

- N225/Ritzema Bosweg: verplaatsen komgrens van Bosrandweg naar Scheidingslaan en snelheid naar 50 km/uur
- N225 – Ritzema Bosweg: buiten de bebouwde kom 80 km/uur
- N225 tussen Marijkeweg en Nude : verplaatsen komgrens en snelheid naar 50 km/uur

Met deze aanpassingen nemen we niet alle bezwaren weg van genoemde partijen. De hulpdiensten geven aan dat een snelheid van 30 km/uur op de Rooseveltweg en Diedenweg ervoor zorgt dat er meer overschrijdingen gaan komen van de afgesproken aankomsttijden. Wij zien dit risico ook. Bij de uitwerking van de plannen blijven we met de hulpdiensten in gesprek. We kijken naar de effecten die optreden en als nodig sturen we bij.

Met Transdev en provincie Gelderland gaan we het gesprek aan over 30 km/uur op de Rooseveltweg in verband met de toekomstige buslijnen over de Rooseveltweg.

Met de Provincie Utrecht gaan we het gesprek aan over de Nude en Costerweg in verband met de routing en doorstroming van buslijn 50.

Het Wensbeeld autonetwerk fase II hebben we naar de bijlagen verplaatst. Als maatregel hebben we opgenomen dat we in de periode 2030-2035 het overleg met genoemde partijen weer oppakken met als doel alle wegen naar 30 km/uur.

1.3 Meer aandacht nodig voor economische vitaliteit

Ontvangen reacties

WOC, SOW, WUR, Idealis geven aan dat er te weinig aandacht is voor economie, bereikbaarheid voor forenzen (werknemers en studenten), bereikbaarheid voor gasten/klanten en logistiek. Ze maken zich zorgen over (on)bereikbaarheid van de stad. En ze geven als boodschap mee: Wageningen is meer dan alleen de inwoner. Bedrijven, winkels, ondernemingen, mensen die in Wageningen werken/studeren en van buiten de stad komen zijn van wezenlijk belang voor Wageningen.

Ze maken zich zorgen dat met het Omgevingsprogramma Mobiliteit de stad Wageningen onbereikbaar wordt.

Uit de gesprekken die we gevoerd hebben, blijkt dat het concept Omgevingsprogramma niet duidelijk genoeg beschrijft dat de maatregelen nodig zijn om de stad bereikbaar te houden. Ook voor bezoekers, forenzen, gasten/klanten en logistiek. We hebben zeker aandacht voor economische vitaliteit, maar dat kwam niet duidelijk genoeg naar voren uit het document.

Als onderdeel van de werkzaamheden hebben we scenario's doorgerekend om het effect van de maatregelen in beeld te brengen. Hiervoor hebben we verkeersmodel van de Regio Foodvalley gebruikt. De doorrekening toont aan dat de groei van Wageningen mogelijk is, mits ingezet wordt op de mobiliteitstransitie. In het Omgevingsprogramma Mobiliteit hebben we uitgewerkt welke instrumenten we hiervoor willen inzetten en welke maatregelen we moeten treffen om deze transitie te bereiken.

Wat hebben we gedaan

We hebben tekstuele aanpassingen gedaan. In bijlage 5 hebben we meer toelichting gegeven op het verkeersmodel en de doorgerekende scenario's. Daarmee wordt duidelijker beschreven dat de groei van Wageningen mogelijk is. In onze communicatie en gesprekken met inwoners en stakeholders zullen we dit uit moeten blijven leggen.

1.4 Parkeren

Ontvangen reacties

De reacties op het hoofdstuk over parkeren zijn divers. Er is waardering voor het makkelijker maken van bouwen met minder parkeerplaatsen (lagere minimum-parkeernormen). Zeker als dit leidt tot meer, duurzamere en betaalbare nieuwbouw(woningen) binnen de bestaande bebouwde kom. Aan de andere kant ervaren sommige respondenten de hiervoor benodigde parkeerregulatie (vergunningparkeren en betaald parkeren) en parkeren op afstand als dwangmatig.

Over een parkeerluwe/autoluwe binnenstad heerst verdeeldheid: Verschillende inwoners wensen een snellere en radicalere overgang naar een autoluwe (binnen)stad. Een parkeergarage binnen de stadsgracht past daar volgens hen niet bij. Aan de andere kant vrezen verschillende ondernemers dat de huidige visie de binnenstad minder aantrekkelijk maakt voor hun klanten, met economische gevolgen.

Ondernemers vragen aandacht voor werknemersparkeren en parkeren voor bezoekers. Idealis en Woningstichting Wageningen wijzen op het belang van parkeren bij woningen.

Bij inwoners zijn veel zorgen over de sociale effecten van het parkeerbeleid, zoals over de betaalbaarheid voor minima en de bezoekersregelingen. Of over de loopafstanden voor mensen die slecht ter been zijn, zoals ouderen en gehandicapten. Er is vaak benoemd dat parkeervergunningen voor (mantel)zorgverleners niet in de visie staan. Cliëntenraad Samenleving Wageningen vraagt om aandacht voor mensen die digitaal minder vaardig zijn.

Tot slot maakt men zich zorgen over de verplaatsing van parkeerdrukke naar plekken zonder parkeerregulering (het 'waterbedeffect'), met angst voor ruzies om een parkeerplek. Belangrijk is een transparante, rechtvaardige toewijzing van schaarse vergunningen en handhaving.

Wat hebben we gedaan

Het college onderstreept het belang van de bouw van voldoende betaalbare woningen van goede kwaliteit en binnen de bestaande bebouwde kom. Beperkingen voor het parkeren van eigen auto's bij deze woningen en in omliggende buurten zijn nodig om dit mogelijk te maken. Anders gaan veel gewenste inbreidingsprojecten niet door of

worden zij onbetaalbaar. Het blijft mogelijk om woningen te bouwen met meer parkeerplaatsen, het wordt vooral (veel) makkelijker om te bouwen met minder (of geen) parkeerplaatsen.

Het college begrijpt de zorgen van respondenten, maar geeft ook aan dat parkeren duur is. Een parkeerplaats kost veel (openbare) ruimte en de hoeveelheid ruimte in de stad is beperkt. Via de mogelijkheid van een eerste parkeervergunning voor inwoners blijft een parkeerplaats betaalbaar. Zeker voor huidige inwoners die nu afhankelijk zijn van hun auto. De bedoeling van het parkeerbeleid is nadrukkelijk niet om de auto 'af te pakken' van inwoners en bedrijven die daar nu afhankelijk van zijn. Wel wil het college minder afhankelijk worden van eigen autobezit. Ook dat is sociaal: nu al hebben veel inwoners geen auto. Bijvoorbeeld omdat een eigen auto te duur is, of omdat zij geen auto morgen of durven rijden. Denk aan inwoners met een lichamelijke beperking, slechtzienden, ouderen en jongeren. Met meer regulatie kan de gemeente beter werken aan vervoer dat iedereen kan gebruiken: lopen, fietsen en het openbaar vervoer.

Het college vindt dat in het Omgevingsprogramma Mobiliteit een goede balans is tussen het autoluwer maken van de binnenstad en het faciliteren van autoparkeren met de tijdelijke parkeergarage Gevangentoren.

We hebben tekstuele aanpassingen gedaan in dit hoofdstuk. We benoemen deze punten met als doel deze belangrijkste zorgen weg te nemen. We hebben:

- Meer aandacht gegeven aan (parkeervergunningen voor) bedrijven, werknemers en sociale doelgroepen zoals (mantel)zorgverleners en gehandicapten.
- Herhaling van de doelen verminderd en meer directe aandacht gegeven aan de maatregelen.
- Het belang van regulerende maatregelen (betaald parkeren en vergunningparkeren) beter benadrukt.

1.5 Opmerkingen over het proces

Ontvangen reacties

Diverse partners hebben opmerkingen gemaakt over het proces. WUR, WOC, Idealis en fietsersbond hebben dit ook verwoord in hun schriftelijke reactie. Ze hadden verwacht beter/meer/eerder betrokken te worden bij de totstandkoming van het Omgevingsprogramma. En ervaren dat ze onder hoge tijdsdruk moeten reageren op een plan dat nagenoeg gereed is.

Wat hebben we gedaan

We hebben met verschillende partners gesprekken gevoerd. En we hebben ze meer tijd gegeven voor hun reactie.

1.6 Overige opmerkingen en aanpassingen

Er zijn suggesties gedaan om het Omgevingsprogramma te verbeteren. We hebben op basis van die suggesties de volgende aanpassingen gedaan.

- In hoofdstuk 2.2 is de regionale context toegevoegd.
- In het maatregelenprogramma is duidelijker aangegeven welke maatregelen al in voorbereiding zijn en als randvoorwaarde zijn meegenomen (denk bijvoorbeeld aan Beter Bereikbaar Wageningen, aanpassing Grintweg als onderdeel van Pico Bello Pad, Gebouwde parkeervoorziening Gevangentoren).
- We hebben concrete doelstellingen toegevoegd (hoofdstuk 2.1).
- We hebben meer toelichting gegeven over hubs (hoofdstuk 4.10).
- De doorgerekende toekomstscenario's voor 2040 zijn beter toegelicht (bijlage 5).
- Er is meer aandacht voor gebruikte data en literatuur (bijlage 2).

2. Informeren organisaties en inwoners

Alle organisaties en personen die schriftelijk hebben gereageerd en waar we gesprekken mee hebben gevoerd ontvangen deze reactienota (inclusief bijlage). Daarbij krijgen ze een terugkoppeling over wat er met hun inbreng is gedaan.

Deze reactienota en de bijlage plaatsen we op Stem van Wageningen.

3. Uitgevoerde communicatie / participatie

In de periode oktober – december zijn verschillende activiteiten uitgevoerd om reacties uit de stad en van onze stakeholders op te halen. In dit hoofdstuk treft u een overzicht aan.

Economic Board: 9 oktober

Tijdens dit overleg is het Concept Omgevingsprogramma gepresenteerd en toegelicht. De vraag is gesteld op welke manier we het beste de ondernemers kunnen betrekken. Aanwezigen hebben besloten dat er bijeenkomsten georganiseerd zouden worden voor:

- WOC en parkmanagers

WOC en parkmanagers hebben besloten toch geen bijeenkomst te organiseren, maar hebben schriftelijk gereageerd.

- SOW, KHN en hotels. Deze bijeenkomst heeft plaatsgevonden op woensdag 29 oktober 2025.

Bijeenkomst met partners van de stad: 28 oktober

De volgende partijen waren aanwezig: Woningstichting Wageningen, Solidez, WUR, Transdev, gemeente Veenendaal, ambulancedienst, politie. Idealis was aanwezig, maar

heeft de bijeenkomst verlaten uit onvrede over het proces.

Voor deze bijeenkomst was breed uitgenodigd. Uitgenodigd en niet aanwezig: Opella, Zinzia, Vilente, gemeente Ede, gemeente Rhenen, Gemeente Renkum, Regio Foodvalley, provincie Gelderland, provincie Utrecht, scholen

Bureau Goudappel heeft het Omgevingsprogramma toegelicht. Aanwezigen hebben vragen gesteld en gereageerd. De meeste partijen hebben aanvullend nog een schriftelijke reactie gestuurd.

Inloopavond: 30 oktober

Circa 50 mensen waren aanwezig. De inhoud van het Omgevingsprogramma Mobiliteit is gepresenteerd aan de hand van posters. Bij elke poster was een inhoudelijk deskundige aanwezig om het gesprek met aanwezigen te voeren. Aanwezigen zijn uitgenodigd om een schriftelijke reactie achter te laten. We hebben in totaal 24 schriftelijke reacties ontvangen, waaronder een reactie van de klankbordgroep van het inwonersberaad (21 op de avond zelf, 3 nazendingen via de mail).

Regionaal MobiliteitsOverleg Foodvalley: 10 november

Tijdens dit bestuurlijk overleg is een presentatie gegeven over het concept Omgevingsprogramma Mobiliteit.

Klimaatcafé mobiliteit: 12 november

In de week van het Klimaat stond deze avond in het teken van mobiliteit: hoe zorgen we dat de mobiliteitstransitie van iedereen wordt. Het Omgevingsprogramma Mobiliteit is toegelicht en aanwezigen hebben in groepjes gediscussieerd over hoe de mobiliteitstransitie ingevuld kan worden.

Overig

In deze periode hebben verschillende gesprekken plaatsgevonden met de hulpdiensten (brandweer, politie, ambulancedienst), Transdev (openbaar vervoer), Provincie Gelderland, Provincie Utrecht (over wensbeeld autonetwerk; maximum snelheid).

Cliëntenraad Samenleving Wageningen: 3 december

De Cliëntenraad heeft haar reactie op het Omgevingsprogramma Mobiliteit in een gesprek gegeven en toegelicht.

WUR: 4 december

Dit gesprek ging niet zozeer over de inhoud van het Omgevingsprogramma Mobiliteit maar stond in het teken van samenwerking en communicatie. We hebben procesafspraken gemaakt om dit te borgen.

Bijlage: reacties inloopavond 30 oktober 2025