



Omgevingsprogramma Mobiliteit Wageningen

Uitwerking van de mobiliteitstransitie
Definitief, vastgesteld door College van B&W op 24 maart 2026

*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 de mobiliteitstransitie	16
4. Instrumenten voor de mobiliteitstransitie	24
5. Anders omgaan met parkeren: samen ruimte maken	58
6. Maatregelenprogramma	69
Bijlage 1. Inventarisatie	88
Bijlage 2. Waar is meer informatie te vinden?	96
Bijlage 3. Uitleg ambtelijke woorden	97
Bijlage 4. Kaartbeelden	100
Bijlage 5. Doorrekening effecten maatregelen	104

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



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, groeit. 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 een verwachte groei tot 50.000 inwoners), 13.000 studenten en ruim 23.000 arbeidsplaatsen (en een verwachte groei tot 28.000 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, de Routekaart Wageningen Klimaatneutraal en de Visie Economie – 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.

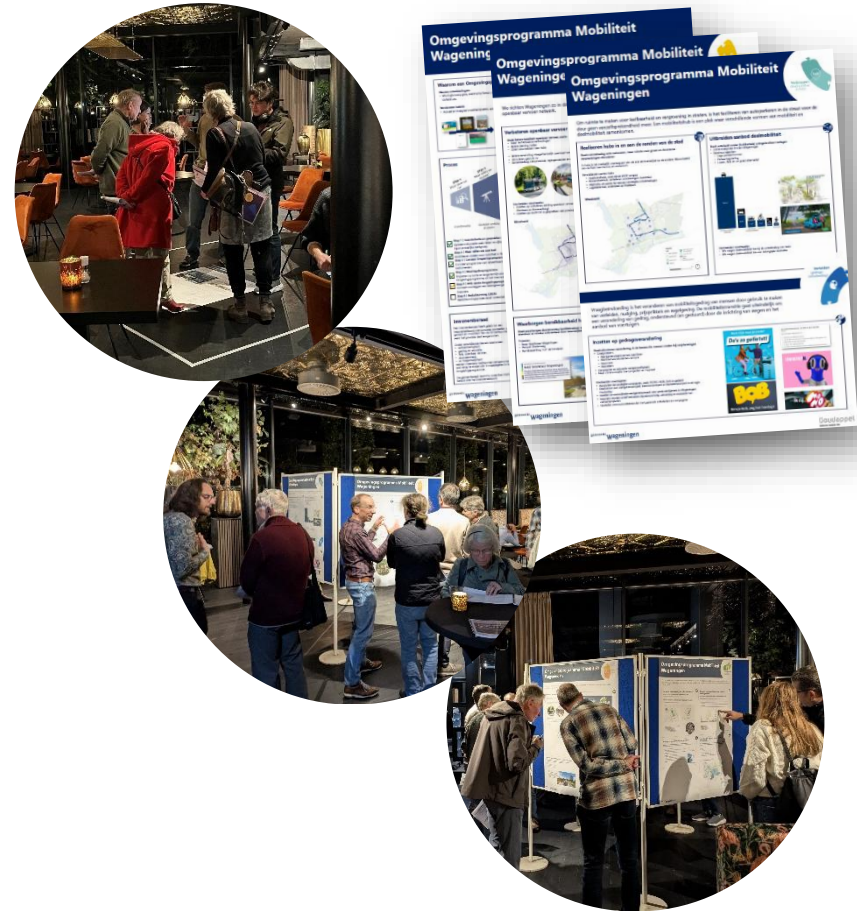
Met dit programma zetten we een grote stap richting een toekomstbestendige, verbonden en leefbare stad. Een stad waarin mobiliteit niet het doel is, maar een middel om prettig te kunnen leven, wonen, studeren, ondernemen en recreëren.

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, werkgevers, ondernemers, het openbaar vervoer en belangenorganisaties zoals de Fietsersbond.

- Eind oktober 2025 is een inloopavond georganiseerd waar inwoners konden reageren op de conceptversie van het Omgevingsprogramma.
- Gedurende het proces heeft ook een inwonersberaad plaatsgevonden¹.



¹ <https://inwonersberaadwageningen.nl/>

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. De raad heeft op 10 november 2025 een besluit genomen over het inwonersakkoord. De maatregelen die betrekking hebben op mobiliteit zijn verwerkt in het Omgevingsprogramma Mobiliteit.

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 we 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 bijlage 1. Tijdens het proces zijn scenario's voor de toekomst (2040) doorgerekend. We concluderen dat de maatregelen toereikend zijn om ook in de toekomst Wageningen bereikbaar te houden. Zie bijlage 5 voor een toelichting.



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.

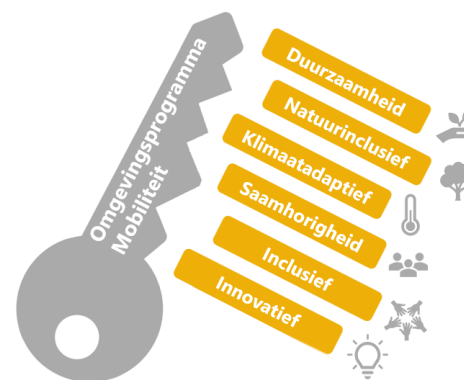
Tegelijkertijd willen we ons ook in de toekomst vlot, veilig en duurzaam kunnen verplaatsen. De mobiliteitstransitie is de sleutel om deze balans te vinden. Dit is een transitie waarin we voorrang geven aan schone manieren van vervoer. Door anders met mobiliteit om te gaan – slimmer, schoner en bewuster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

2.1 Hoe gaan we het resultaat meten?

Met het Omgevingsprogramma Mobiliteit dragen we bij aan meetbare doelen die zijn opgesteld in de Visie Bebouwde Kom, Visie Buitengebied, de Economische Visie en Wageningen Klimaatneutraal. Deze doelen passen bij de Wageningse Waarden en zorgen voor een fijne stad voor iedereen; inwoners, ondernemers, bezoekers, forenzen en bedrijven.

Tegelijkertijd werken we met het Omgevingsprogramma aan nieuwe doelen, zodat we ons ook in de toekomst vlot, veilig en duurzaam kunnen verplaatsen, ondanks de groei van Wageningen, zowel in inwoners als bedrijvigheid. We meten daarom de komende jaren de volgende doelen.



Een geslaagde mobiliteitstransitie

- Er is een stijgende trend te zien ten opzichte van 2025 in het aandeel verplaatsingen korter dan 5 kilometer, binnen de stad, dat te voet of met de fiets wordt afgelegd (nulmeting: 24% te voet, 57% met de fiets, bron: ODiN).
- Er is een stijgende trend te zien ten opzichte van 2025 in het aandeel verplaatsingen van of naar de stad Wageningen dat plaatsvindt met de fiets en met het openbaar vervoer (nulmeting: 22% met de fiets, 9% met het openbaar vervoer bron: ODiN).



Wageningen is goed bereikbaar

- Alle inwoners hebben binnen 15 minuten lopen of fietsen toegang tot alle basisvoorzieningen (huisarts, basisschool en supermarkt).
- Iedere inwoner kan binnen vijf minuten lopen een hub of OV-halte bereiken.



In Wageningen kan iedereen vanaf 8 jaar zelfstandig en veilig over straat

- Er gebeuren minder ongelukken in het verkeer in de stad ten opzichte van de periode 2017-2019 (nulmeting: 119 ongevallen per jaar; 19 letselongevallen per jaar; 1 dodelijk ongeval per jaar). We maken jaarlijks een vergelijking van de ongevals cijfers in de periode 2017-2019 met de laatste 3 volledige jaren.



Wageningen is een groene, sociale stad

- In 2045 is het aantal auto's in de stad niet gegroeid ten opzichte van 2025 (nulmeting: 14.325 personenauto's – 0,34 personenauto's per inwoner, bron: CBS).
- De parkeerdruk in de stad neemt af. Er staan minder auto's op straat en er is meer ruimte voor groen, spelen en ontmoeten.
- Er zijn meer deelauto's en deelfietsen in Wageningen ten opzichte van 2025 (nulmeting: 103 deelauto's per 100.000 inwoners, bron: CROW databank).

Door de indicatoren te monitoren en te evalueren zien we de komende jaren wat we hebben bereikt. Tegelijkertijd kunnen we voor een aantal indicatoren nu al iets zeggen over de verwachte resultaten. Meer over het verwachte resultaat staat in hoofdstuk 6, Maatregelenprogramma.

2.2 Wageningen in de regio

Regionale opgaven

Wageningen staat er niet alleen voor; in de hele regio spelen de woningbouwopgave en de druk op mobiliteit een rol. De regio Foodvalley, de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen en de provincie Gelderland werken daarom samen aan een veilig, duurzaam, en toekomstbestendig mobiliteitssysteem.

De regio Foodvalley wil in 2030 slim, duurzaam en gezond bereikbaar zijn. Dit is uitgewerkt binnen drie doelen (Bereikbaarheidsagenda Foodvalley 2023-2026):

1. Foodvalley is als regio goed bereikbaar;
2. De bereikbaarheid binnen de regio is op orde;
3. De mobiliteit in Foodvalley is duurzaam, slim en veilig.

De provincie Gelderland werkt aan drie strategische doelen (Gelders Programma Bereikbaarheid (2024)):

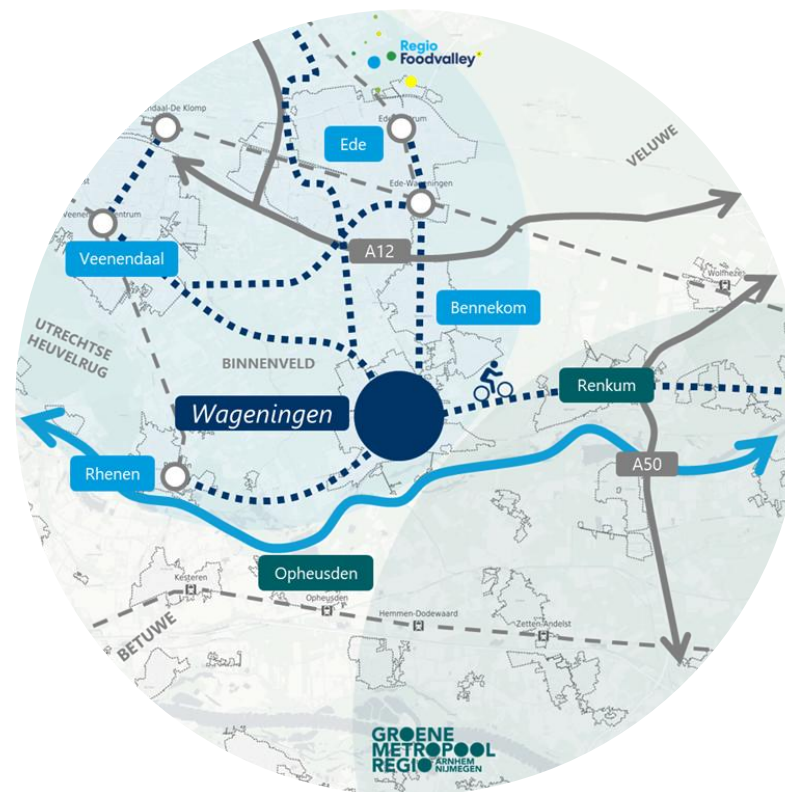
1. Goede en zekere bereikbaarheid voor leefbaarheid en brede welvaart;
2. Verkeersveiligheid: we streven naar een dalende lijn van het aantal verkeersslachtoffers op de wegen en fietspaden in Gelderland, met focus op fietsers;
3. Goederenvervoer: slimmer en schoner vervoeren van goederen en versterken van de (inter)nationale transportverbindingen.

Huidig mobiliteitssysteem

Wageningen ligt dicht bij de A12 en A50, bereikbaar via de N225 en N781/N782. De dichtstbijzijnde treinstations zijn Ede-Wageningen

(intercity), Rhenen (sprinter naar Utrecht) en Arnhem Centraal (groot knooppunt). De stations zijn bereikbaar met de bus of met de fiets. De campus van Wageningen University & Research en het Busstation zijn belangrijke haltes in Wageningen.

Voor fietsers is er een fijnmazig netwerk met goede routes naar Ede, Bennekom, Renkum en Rhenen zoals via het Pico Bello Pad en het Nederrijnpad.



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 de 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. Dit alles geldt ook voor nieuwe werklocaties.

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 aanwezig. Inbreiding maakt het mensen ook gemakkelijker om volwaardiger 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 Veraangenen: een aangename openbare ruimte die uitnodigt tot lopen en fietsen

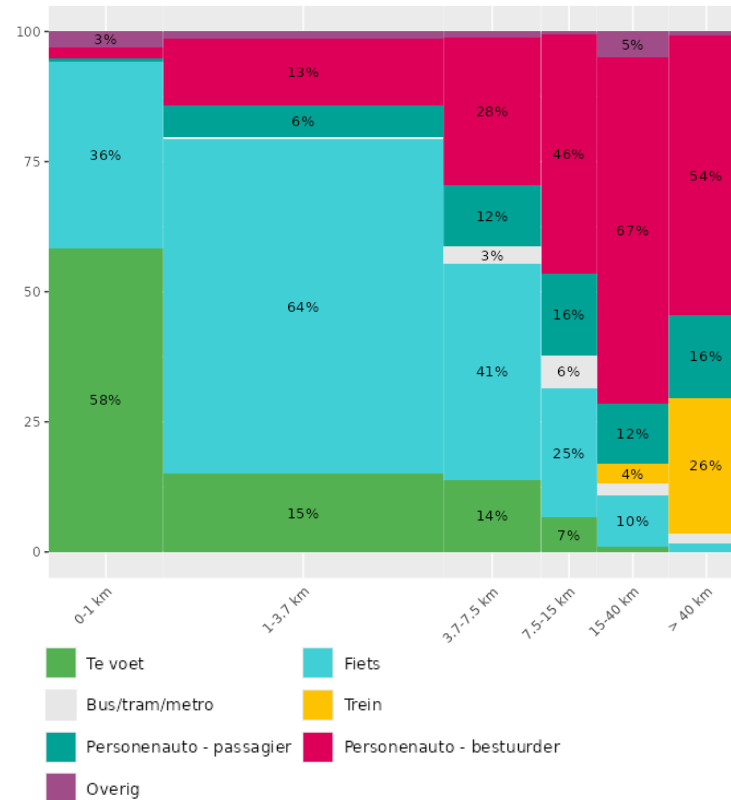


Het mobiliteitsgedrag in Wageningen wordt gedomineerd door korte verplaatsingen. Circa 56% van de verplaatsingen is korter dan 3,7 kilometer en circa 71% van de verplaatsingen is korter dan 7,5 kilometer. Dit betekent dat ruim twee derde van alle verplaatsingen goed lopend, fietsend of met andere vormen van langzaam verkeer (rolstoel, scootmobiel, etc.) 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 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: dit zijn woonerven met 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. Deze wegen blijven voorlopig met het oog op doorstroming en bereikbaarheid voor openbaar vervoer en hulpdiensten 50 km/uur. We gaan onderzoeken of en hoe deze wegen op termijn ook naar 30 km/uur kunnen. Op de hoofdroutes scheiden we de verschillende verkeerstromen. Zo zijn er vrijliggende fietspaden. Ook zijn er busstroken om het OV en de hulpdiensten voorrang te

² Een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom heeft doorgaans een snelheidslimiet van 80 km/uur (GOW80). Landelijk wordt ook (soms lokaal) 60 km/uur toegepast. Een voorbeeld is het Utrechtse deel van de N225 (Nude). Hiervoor zijn verschillende aanleidingen denkbaar, zoals verkeersveiligheid en

geven bij drukte. Veilige oversteekvoorzieningen zijn hier belangrijk, bijvoorbeeld met brede middenbermen of ongelijkvloerse 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 GOW60² in het buitengebied. Hiervoor gaan we in gesprek met de provincie, regio en buurgemeenten.

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 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 zoveel mogelijk 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 met de OV-bedrijven de mogelijkheden voor kleinschalig openbaar vervoer, passend bij de behoefte van Wageningers.
- Het is belangrijk dat de 'ruit' en verbindingen naar de snelwegen goed blijven functioneren voor het autoverkeer en vrachtverkeer. 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.

3.4 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 voor de bevoorrading van het centrum en regionale hubs bij de belangrijkste knooppunten van het hoofdwegennet 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

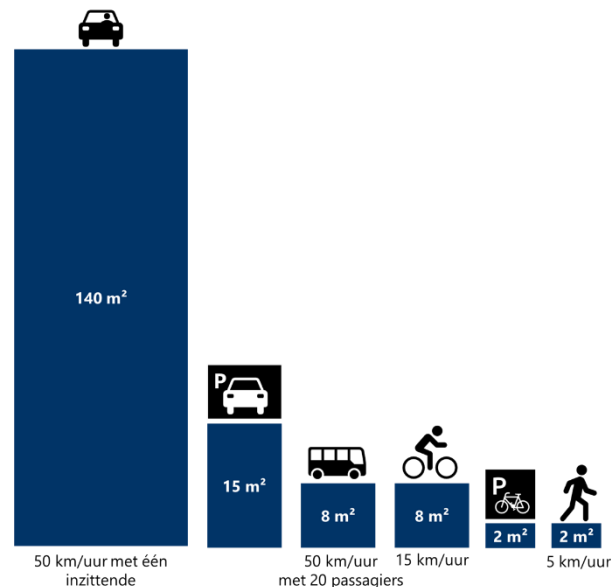
Wij gebruiken onze voertuigen maar circa 5% van de tijd. Dit maakt het delen van voertuigen logisch. We stimuleren andere vormen van vervoer dan eigen autobezit en maken voorzieningen voor deelmobiliteit, zoals deelfietsen en deelauto's.

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 aanschafkosten.
- Ruimtebesparing omdat per saldo minder voertuigen nodig zijn (lagere parkeernorm, meer groen, woningen, bedrijfsruimte, voorzieningen, speeltuinen, sportvelden, en minder investeringen in parkeervoorzieningen).



3.5 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. Wageningers en bezoekers aan de stad zullen ook gestimuleerd moeten worden om minder, anders en schoner te reizen. Campagnes en activiteiten zoals de werkgeversaanpak dragen hieraan bij.

Infrastructuur bijbouwen 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 bijbouwen 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 autoluwe 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.

4

Instrumenten voor de mobiliteitstransitie

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

Het ruimtelijke verschil sterk tussen de vervoerswijzen



4. Instrumenten voor de mobiliteitstransitie

Het vorige hoofdstuk geeft voornamelijk keuzes in het mobiliteitsbeleid weer. Maar hoe zorgen we voor een mobiliteitstransitie in Wageningen? 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 en te recreëren. Daarmee veraangenamen we de openbare ruimte en wordt het nog aantrekkelijker om je als voetganger te verplaatsen. Ook is al lopend de kans op ontmoeting het grootst. Tot slot is in Wageningen sprake van vergrijzing en naarmate men ouder wordt, wordt lopen steeds belangrijker.

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.

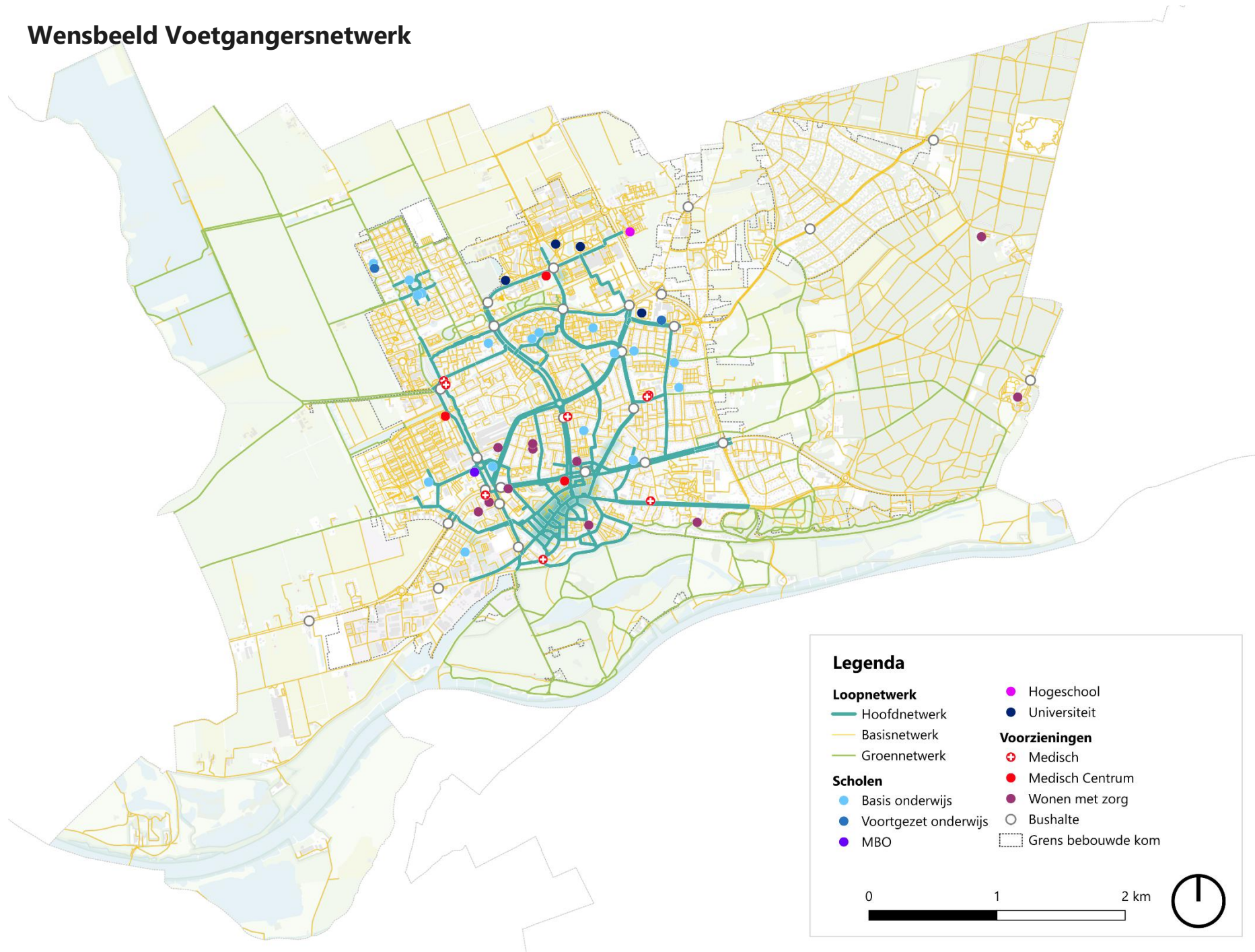
Het hoofdnetwerk verbindt de belangrijkste herkomsten en bestemmingen met elkaar. Denk bijvoorbeeld aan de routes naar de binnenstad, supermarkten, campus, bushaltes, basisscholen (veilig voor kinderen) en zorginstellingen (focus op toegankelijkheid). Het hoofdnetwerk voor voetgangers heeft binnen de 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 Voetgangersnetwerk





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.

Een prioritering is belangrijk omdat er ook verschillende typen fietsers zijn. Denk aan scholieren, forenzen (ook uit de regio), recreatief fietsers, bezoekers van de binnenstad, en sportieve fietsers. Forenzen en sportieve fietsers hebben graag een netwerk wat een hogere

fietsnelheid veilig toelaat. Recreatief fietsers hebben juist baat bij comfortabele, aantrekkelijke routes. Scholieren willen zo veilig en direct mogelijk van huis naar school kunnen fietsen.

Voor de dagelijkse fietsers – scholieren en forenzen - maar ook de recreatieve fietsers zijn de veerponten Lexkesveer en Opheusden belangrijk.

In het HIOR (Handboek Inrichting Openbare Ruimte) 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 fietssoorten 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 (mindervalide) voetganger niet goed bereikbaar meer zijn. Ook is er een tekort aan stallingen bij diverse bushaltes en zorgen weesfietsen voor onbenutte capaciteit.

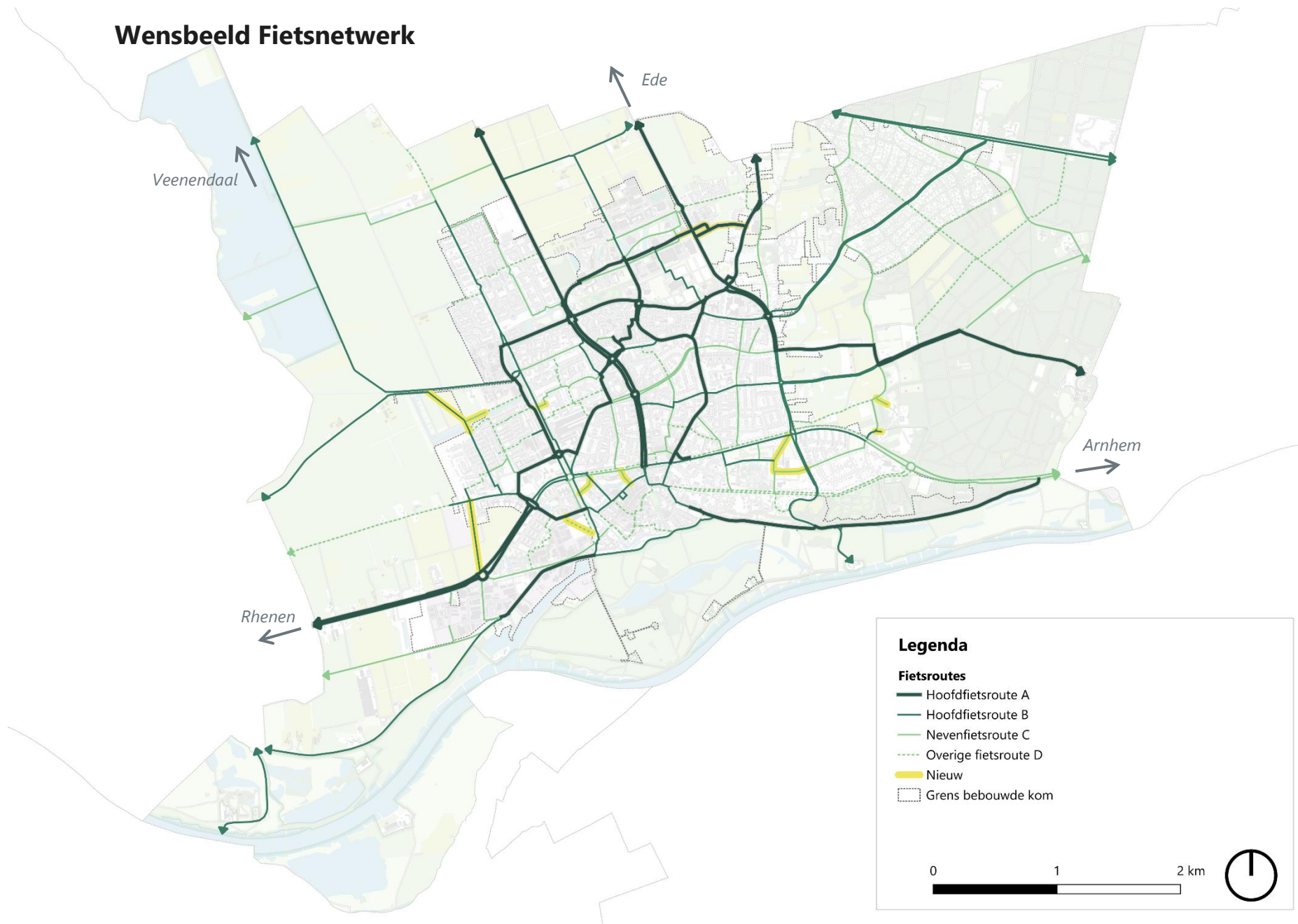
De Binnenstad

Specifieke aandacht is er voor bezoekers aan de binnenstad. Zij moeten hun fiets gemakkelijk en veilig kunnen stallen zodat een bezoek aan de binnenstad met de fiets aantrekkelijk is. De juiste locaties sluiten we aan op de hoofdfietsroutes en onderzoeken we samen met ondernemers.

Fietsparkeren bij woningen

We blijven goede fietsenstallingen vereisen bij nieuwbouw met behulp van passende fietsparkeernormen. Daarnaast onderzoeken we of we betere (overdekte) stallingen in bestaande wijken kunnen realiseren. Daarbij stellen we duidelijke eisen aan inclusieve en toegankelijke fietsenstallingen.

Wensbeeld Fietsnetwerk





4.3 Verbeteren openbaar vervoer

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. Veel van deze ambities zijn geland in de nieuwe OV-concessie die medio 2026 gaat rijden. Deze ambities zijn gemarkeerd met een *:

- 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: 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.

Voor een aantal wijken is een bushalte daarmee (soms meer dan) een kwartier lopen. Het realiseren van extra haltes, zoals op het Plantsoen of aan de Lawickse Allee, zorgt voor een fijnmazigere dekking zodat meer woningen op loopafstand van een bushalte liggen. Daarnaast verbetert daarmee de bereikbaarheid van de binnenstad met het openbaar vervoer.

- Hubs aan de randen van de stad: goede overstaplocaties aan de randen van de stad met fietsenstallingen en deelmobiliteit zodat het busstation wordt ontlast.
- Goede aansluiting van de busverbindingen op de treinstations, met vlotte verbindingen met de rest van het land. Behouden IC-bediening en frequentie van station Ede-Wageningen.

Versterken van de kwaliteit van verbindingen

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

- Goede kwaliteit van de rit met comfortabele bussen;
- Duurzaam openbaar vervoer;
- Toegankelijk openbaar vervoer voor mensen met een toegankelijkheidsvraag, inclusief (de route naar) de halte. Hiervoor is de gemeente verantwoordelijk;
- Goed onderhoud van bushaltes met oog voor fietsparkeervoorzieningen en huurfietsen bij het busstation;
- Verbinding met hubs: koppeling met hub bij A12, stadsrandhubs en opwaardering huidige busstation.

Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)

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

- 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;
- De busverbinding Arnhem-Wageningen-Ede is in het Toekomstbeeld OV van de provincie Gelderland een BRT (bus rapid transit). Dit is een hoogwaardige bus die snelle efficiënte diensten levert, met meer comfort en service.

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 bezoekjes aan familie en vrienden. Een randvoorwaarde is dat kleinschalig openbaar vervoer uitsluitend kan worden ingezet als er overeenstemming is met de concessiehouder.

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.

Op dit moment zijn vraagafhankelijk vervoer en openbaar vervoer nog gescheiden werelden. Beide zijn vormen van publiek vervoer en er gaan stemmen op om deze meer met elkaar te verbinden. 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, parkeeronthefingen 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:

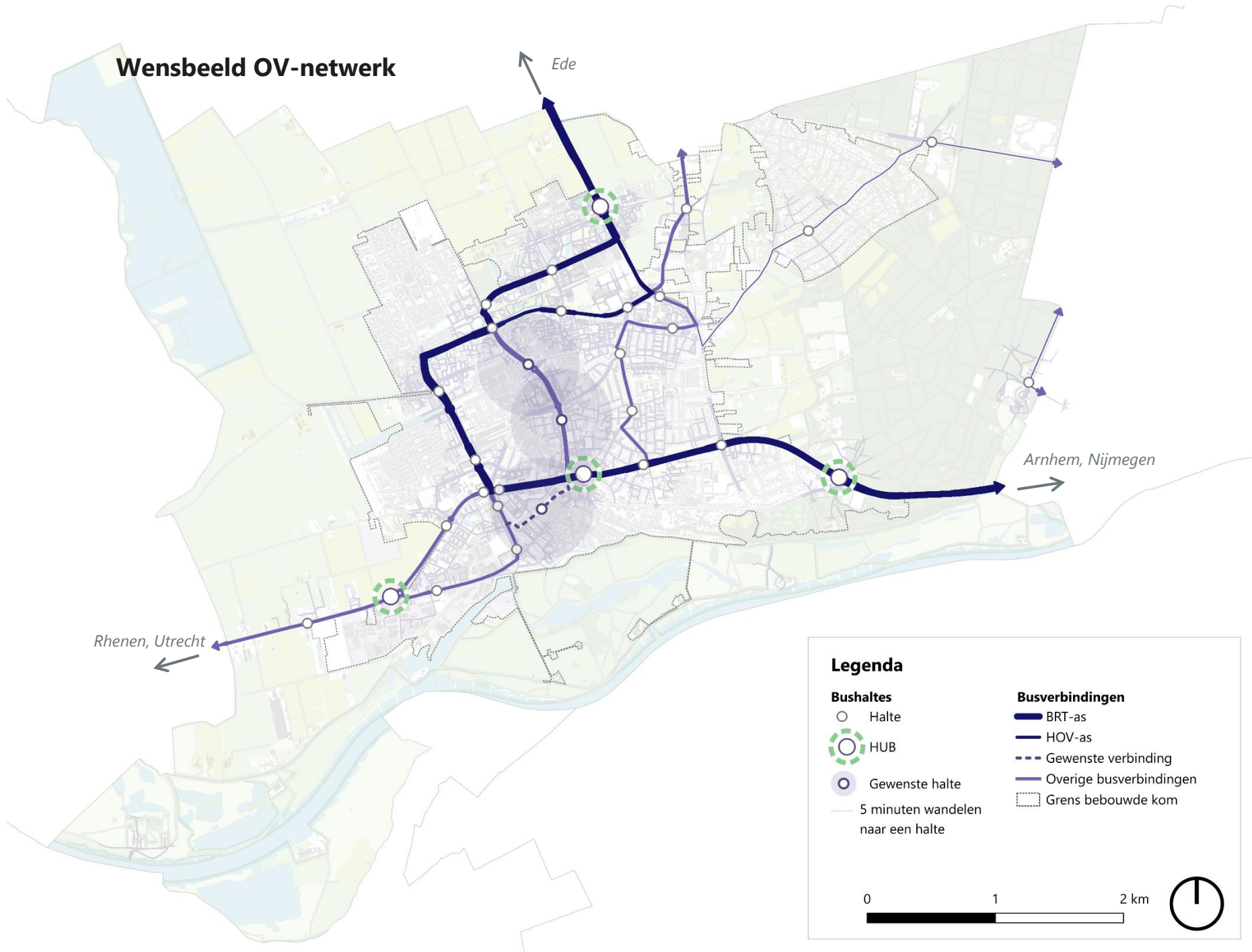
- Gedragsaanpak onder werknemers, bezoekers en bewoners (zie ook instrument over inzet op gedragsaanpak);
- Beter verspreiding van informatie over lijnen, haltes en wijzigingen.

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.



Wensbeeld OV-netwerk



Legenda

Bushaltes	Busverbindingen
○ Halte	— BRT-as
○ HUB	— HOV-as
○ Gewenste halte	- - - Gewenste verbinding
— 5 minuten wandelen naar een halte	— Overige busverbindingen
	□ Grens bebouwde kom

0 1 2 km



4.4 Waarborgen bereikbaarheid hoofdstructuur

Doel is dat de 'ruit' van onze hoofdwegen en de uitvalswegen naar andere plaatsen goed blijven functioneren, zeker de delen waar het (H)OV rijdt. Op deze wegen zijn de auto en het (H)OV de hoofdgebruiker en krijgen deze prioriteit. 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 zorgt voor 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 Mondriaanlaan.

- 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 grote barrière in de huidige situatie. Op kortere termijn willen we de barrièrewerking 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.



4.5 Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid

In 2024 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 ongevalldata, 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. De locaties waar het om gaat zijn terug te vinden in de maatregelenlijst.

Kwetsbare weggebruikers

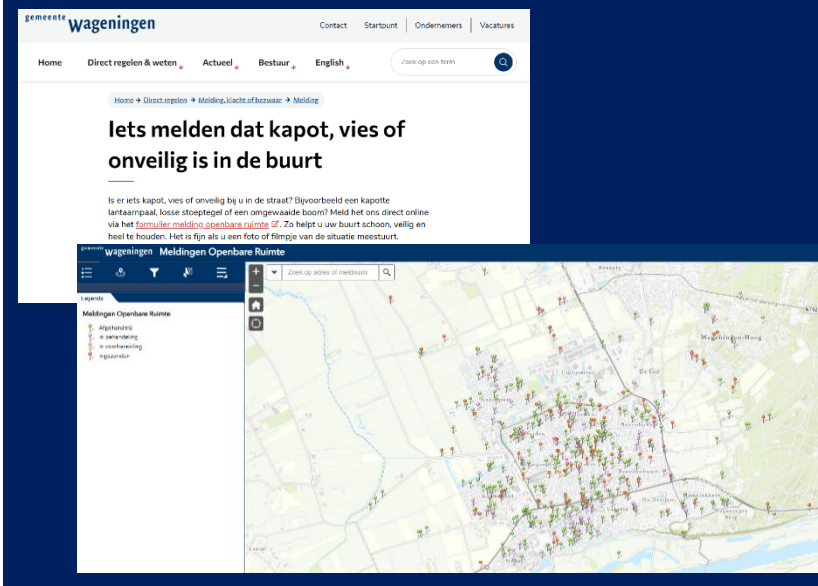
Naast de aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten in de gemeente hebben we specifiek aandacht voor kwetsbare weggebruikers:

- 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. Daarom is er specifieke aandacht voor verkeersveilige

schoolomgevingen, maar ook sportvoorzieningen waar (ook) veel kinderen komen.

Meldpunt Openbare Ruimte

Op de gemeentewebsite is het mogelijk om een melding te doen van onveilige situaties. Dit is een meldpunt voor meer dan alleen verkeer en geeft inzicht in de locaties waar meldingen over worden gemaakt. Ook is het mogelijk om via het kaartbeeld de afhandeling ervan te volgen. Een uitbreiding hiervan met een maatregelenkaart op het gebied van mobiliteit is één van de maatregelen in dit Omgevingsprogramma.





4.6 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 leefkwaliteit 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. Behalve aanpassing van straten en de openbare ruimte is ook het gedrag van ouders en leerlingen een aandachtspunt. Hiervoor is medewerking en betrokkenheid van scholen noodzakelijk. Samen met scholen geven we hier invulling aan. Ook is het verbeteren van de verkeersveiligheid rondom scholen een uitgangspunt bij de herontwikkeling van schoolgebouwen.



4.7 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 en bedrijfspanden 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. Met name de kans op een verkeersongeval met gewonden of zelfs dodelijke afloop neemt aanzienlijk af wanneer de gereden maximumsnelheid 30 km/uur is in plaats van 50 km/uur³.

³ Zie bijvoorbeeld: <https://vvn.nl/nieuws/30-kmper-uur-binnen-de-bebouwde-kom>

Daarom zijn voor deze wegen (landelijk) nieuwe richtlijnen opgesteld. Een nieuwe wegencategorie '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. De weg heeft een open verharding (klinkers/streetprint).

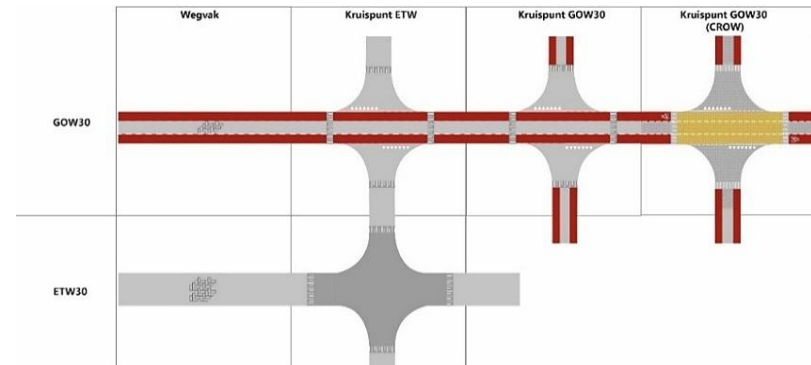
- Bij de overige wegen (geen hoofd fietsroute) worden fietsstroken toegepast. De stroken worden in rood asfalt gemaakt. We passen open verharding toe voor de tussenliggende ruimte voor gemotoriseerd verkeer.

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 zebepad	veel
oversteken	bij kruispunten	bij kruispunten en zebapaden	overall
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 wegencategorisering

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 (2030): 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 op de Stadsbrink; 50 km/uur op de Lawickse Allee tussen Marijkeweg en Nude én 50 km/uur op de Ritzema Bosweg tussen Bosrandweg en Scheidingslaan

Om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer en de hulpdiensten een betrouwbare dienstregeling en aanrijtijden kunnen waarborgen behouden we op deze wegen voorlopig een maximumsnelheid van 50 km/uur. We werken samen met de provincie Gelderland, provincie Utrecht en de OV-bedrijven voor de mogelijkheden buiten de gemeentelijke wegen. Het gaat hierbij vooral om de N225 en de wens van de gemeente Wageningen om deze 60 km/uur te maken. Om een goede afweging van de voor- en nadelen te kunnen maken, gaan we in gesprek.

Hoe zien de wegen er straks uit?

Wegen tot 15 km/uur zijn autoluwe/autovrije leefstraten 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 zijn de hoofdwegen met een hoogwaardige OV-verbinding die ook een belangrijke verbindingen vormen voor de bereikbaarheid van hulpdiensten.



Voorbeeldprofielen per maximumsnelheid.

Wensbeeld Autonetwerk 2030 (Fase I)





4.8 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.

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 hoofdfietsrouten netwerk (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 (in 2025 is 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.

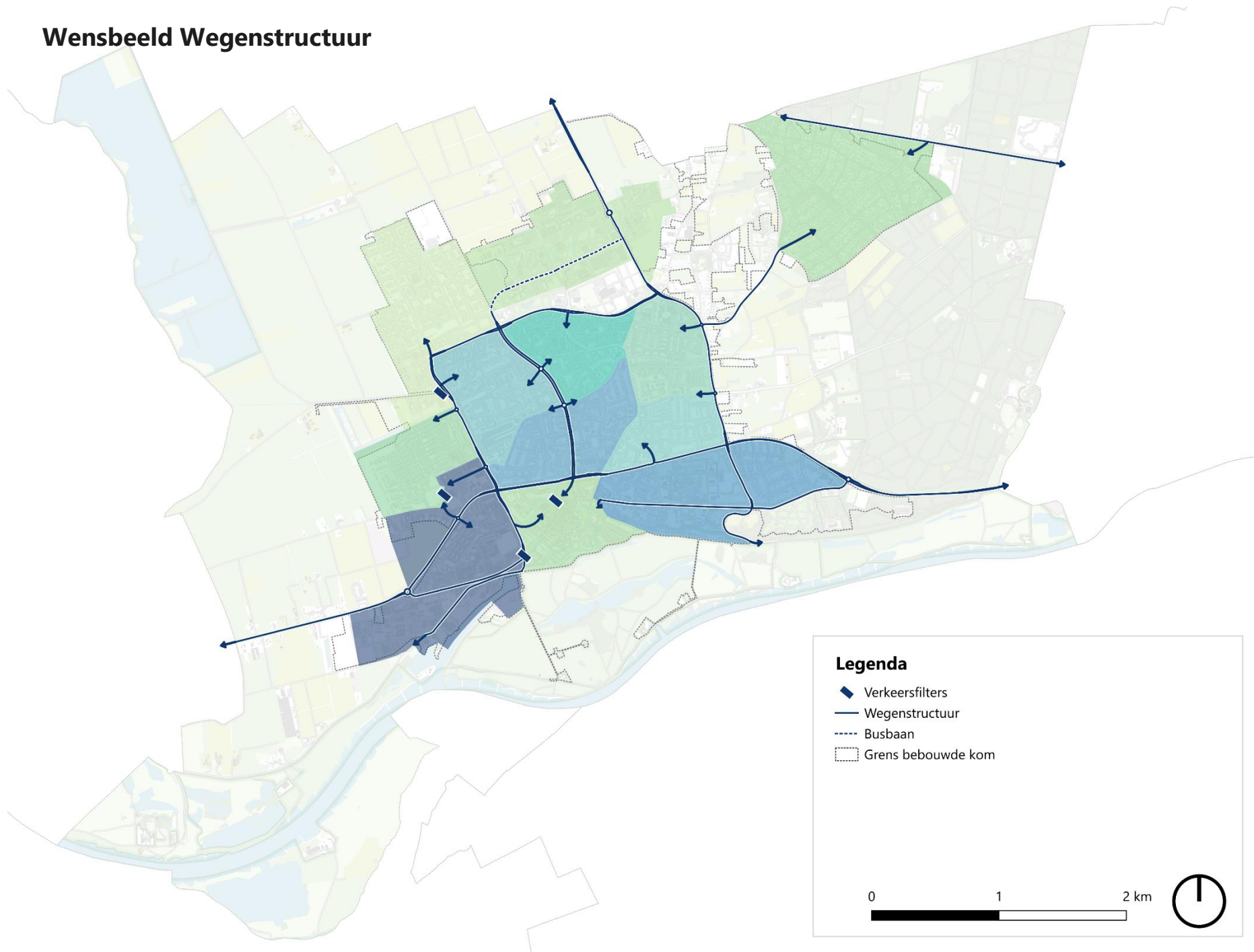
- Costerweg/Havenafweg (tussen Nude en Nudestraat)
- Nieuwe Kanaal (oostzijde bij kruispunt met Nieuwe Singel)
- Aanvullend op het inwonersberaad onderzoeken we de effecten van een groot aantal knips voor autoverkeer (zoals op fietsstraten).

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 blijft 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.

Wensbeeld Wegenstructuur





4.9 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.

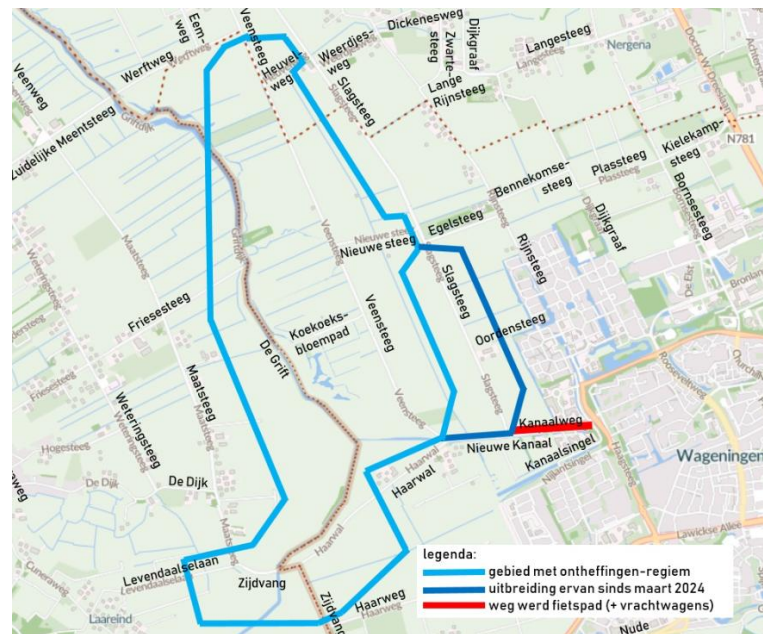
Een deel van het autoverkeer is doorgaand verkeer (sluipverkeer) dat daar rijdt omdat de doorstroming op de hoofdwegen niet goed is. Hoewel de verkeersintensiteiten relatief beperkt zijn, hoort het doorgaande verkeer niet thuis in het Binnenveld en op De Eng en zijn er nadelige effecten voor de verkeersveiligheid 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 hier geldt dat we zoveel mogelijk doorgaand gemotoriseerd verkeer willen ontmoedigen. We willen onderzoeken of wegen (bijvoorbeeld vanwege een smalle rijbaan die ook veel wordt gebruikt door fietsers, waaronder ook veel kinderen) 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 fietsuggestiestroken. 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 we in het Binnenveld samen met de aangrenzende gemeenten Ede, Veenendaal en Rhenen. We hebben daarbij als gezamenlijk doel om het Binnenveld fietsvriendelijker te maken. Ook nemen we maatregelen in overleg met lokale bewoners en bedrijven.



4.10 Realiseren hubs in en aan de randen van de stad

Een hub is een overstappunt in de reis van deur tot deur. Hubs zijn geen nieuw concept. Stations zijn bijvoorbeeld hubs: als reiziger stap je hier over van de ene vervoerswijze op de andere. Van de auto op de trein, of van de trein op de OV-fiets. Maar ook parkeerlocaties aan de rand van de stad om vervolgens met het openbaar vervoer verder te reizen worden al veel gebruikt (ook wel P+R genoemd). Wat er nieuw is aan hubs is dat deze ook steeds vaker in de stad worden toegepast om allerlei functies te bundelen. Zo wordt de vaak schaarse ruimte in woon- en werkgebieden slimmer benut.



Op de fiets naar de stadsrandhub



In de stadsrandhub kan ik mijn fiets veilig parkeren, mijn elektrische fiets opladen, en overstappen op de bus. In de grotere hubs is er ook nog een winkel of een fietsenmaker.



De bus krijgt voorrang bij kruispunten en rijdt zoveel mogelijk op een eigen rijbaan. Dat scheelt reistijd.



Op de deelfiets naar de eindbestemming

Hoe werkt reizen via een hub, bijvoorbeeld aan de rand van de stad?

In Wageningen willen we meer gebruik gaan maken van hubs. Het realiseren van hubs is niet een doel op zich, maar zien we als middel om:

- Duurzame verplaatsingen te stimuleren;
- Meer ruimte te maken voor groen, woningbouw en 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. Bij de realisatie van deze verschillende hubs hebben we oog voor:

- Mensen voor wie parkeren op afstand fysiek niet mogelijk is, bijvoorbeeld vanwege een toegankelijkheidsvraag;
- De verschillende gebruikers van hubs: inwoners (met onregelmatige werktijden), bezoekers, werknemers, forenzen en bedrijfswagens, etc.;
- Koppelen van opgaven, bijvoorbeeld Wageningen als bezoekersstad, de woningbouwopgave of de ontwikkeling van (nieuwe) werklocaties. Dit is ook belangrijk voor de financiering van hubs;
- De aanwezigheid van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, het opwekken van elektriciteit door zonne- en windenergie en de mogelijkheid om energie op te slaan;
- Sociale veiligheid en de aanwezigheid van meer voorzieningen dan enkel parkeren.

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.



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 autolouwer worden ten gunste van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. We beginnen met zoeklocaties binnen de nieuwe woon- en werklocaties, en daarna kijken we naar de mogelijkheden in bestaande wijken.

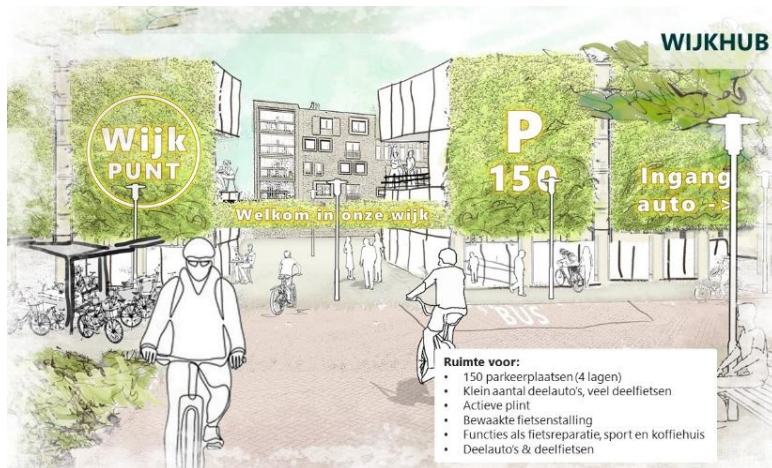
Daarbij gaan we uit van de volgende opzet:

- 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, autolouwe verblijfsstraten, met minder zoekverkeer.



In 2024 werd het Laantje van Jetses in Wageningen door het publiek verkozen tot meest Rechtvaardige Straat van Nederland. De straat is een voorbeeld van een autovrije verblijfsstraat in Wageningen.

- 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:

⁴ In het Omgevingsprogramma gebruiken we de term gehandicapten parkeren, gehandicaptenparkeerkaart en gehandicaptenparkeerplaats. Dit zijn de wettelijke termen uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV1990)

- Maatwerk is noodzakelijk. De locatie en invulling van de hubs gaat gefaseerd en altijd in samenspraak met de omgeving. Zo zorgen we ervoor dat een hub ook daadwerkelijk een toegevoegde waarde heeft voor de wijk.
- 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 gehandicaptenparkeerkaart⁴ 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. Dit doen we samen met bewoners en ondernemers.

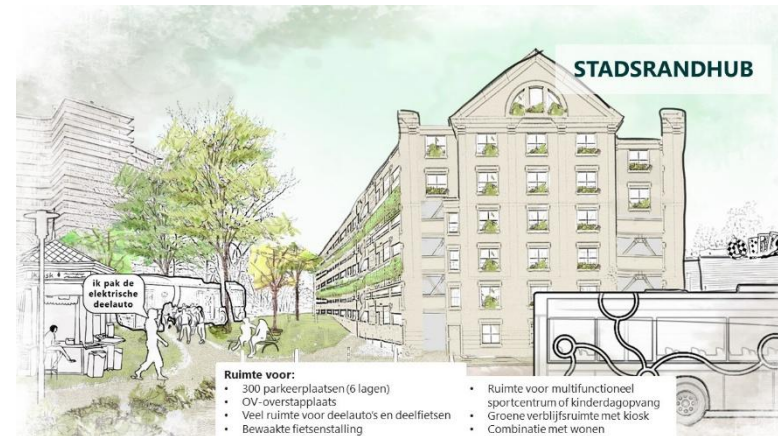
Binnenstadshub

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. Gehandicaptenparkeerplaatsen behouden we wel.
- We versterken de looproute tussen het busstation en de binnenstad.

Stadsrandhub

Stadsrandhubs zijn knooppunten aan de randen van de stad. Hier zijn overdekte fietsenstallingen en de bus stopt 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.
- Hubs zijn het visitekaartje van de stad. Een stadsrandhub kan ook functioneren als toeristisch overstappunt (TOP).

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.

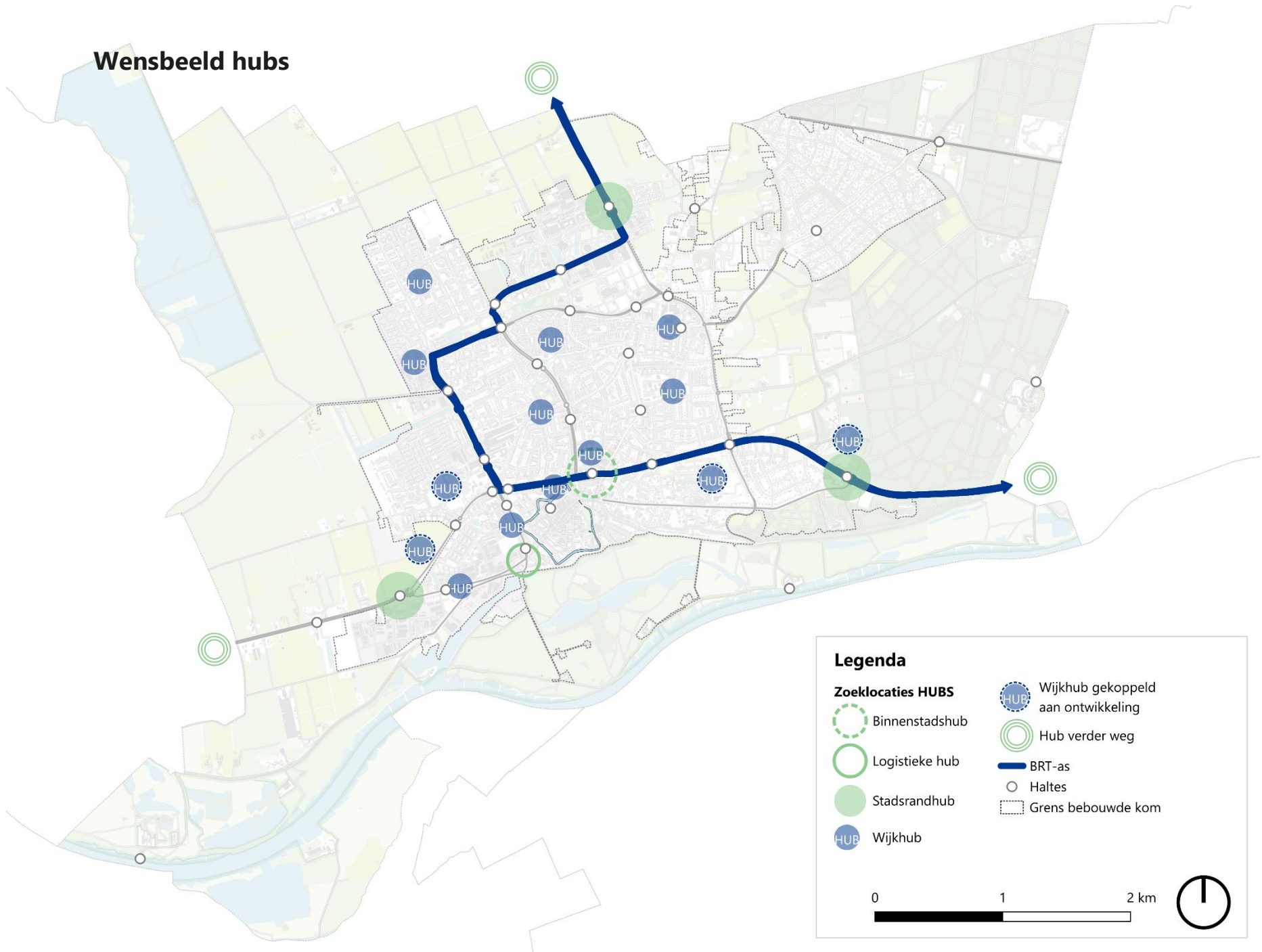
Logistieke hub

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.

De locatie zoals aangegeven op het wensbeeld is een zoeklocatie. Samen met ondernemers en bedrijven onderzoeken we de beste locatie, het ontwerp, en de koppeling met slimme oplossingen zoals energieopwekking en -opslag.

Wensbeeld hubs





4.11 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 autogebruik.

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 deelautogebruik 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.

Ook voor bezoekers van Wageningen is deelmobiliteit interessant. Deelfietsen worden bijvoorbeeld veel door forenzen en bezoekers gebruikt. We kijken daarom naar de mogelijkheden voor deelfietsen in combinatie met de ontwikkeling van hubs. Een concreet voorbeeld is de plaatsing van OV-fietsen bij het busstation. Over de mogelijkheden blijven we in gesprek met de NS en de provincie Gelderland.

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. Ook kijken we naar maatregelen om individueel autodelen aantrekkelijker te maken. Daarbij zien we met name kansen in communicatie en ondersteuning bij bewonersinitiatieven om auto's privé te delen.

- 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.



4.12 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 Foodvalley 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 werkgever 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 aan 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 80% 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. Samenwerking met ondernemers is hierbij erg belangrijk.

Gedragscampagnes, educatie en bewustwording

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, nieuwe inwoners en studenten 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 (nieuwe) inwoners. Dit draagt niet alleen bij aan de verkeersveiligheid, maar ook het verbeteren van bereikbaarheid voor inwoners die geen toegang hebben tot andere vervoerswijzen.
- De gemeente zet zich in voor bewustwording van de inwoners van Wageningen voor verschillende verkeerservaringen, beleving en uitdagingen waar nieuwe inwoners mee te maken krijgen.
- Inwoners helpen elkaar: de gemeente heeft een faciliterende rol in het verbinden van inwonersinitiatieven voor het verbeteren van de verkeersveiligheid.

5

Anders omgaan met parkeren

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

5. Anders omgaan met parkeren: samen ruimte maken

Wageningen groeit. We willen een stad die leefbaar, bereikbaar en groen blijft. Dat vraagt om slimme keuzes: minder ruimte voor geparkeerde auto's, meer ruimte voor betaalbaar wonen, groen, en ontmoeten. Daarom gaan we het parkeren van auto's beter reguleren, met betaald parkeren en vergunningparkeren in grote delen van de stad. Daarmee maken we het makkelijker om woningen, bedrijven en voorzieningen te bouwen met minder (of zelfs geen) parkeerplaatsen. We concentreren parkeerplaatsen waar dat kan, zodat er meer ruimte komt voor groen en ontmoeten. We starten hiermee in en rond de binnenstad en bij (grootschalige) nieuwbouw.

5.1 Wageningen groeit — dat vraagt om slimme keuzes in ruimte

Geparkeerde auto's nemen veel ruimte in: één parkeerplek is al snel meer dan 20 m². Bij nieuwbouw zorgen die (verplichte) parkeerplaatsen bovendien voor hogere bouwkosten, minder nieuwe woningen, en versteende straten. Ook in bestaande woonstraten komen steeds meer auto's. En die auto's worden ook steeds groter. Als we niks doen, komt

er steeds minder plek voor andere dingen op straat, zoals groen, spelen en ontmoeten.

Parkeerbeleid dat draait om mensen, niet om auto's

Parkeren werd lang gezien als een technisch vraagstuk om autogebruik mogelijk te maken: Hoeveel plekken zijn er 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. Eerst parkeren, de rest kwam later.

Tijden veranderen. In de Visie bebouwde kom staat waar we naartoe willen veranderen: een stad die 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 leefomgeving.

Lopen, fietsen, het OV en de deelauto zijn belangrijker dan de eigen auto. Een auto voor de deur is niet langer vanzelfsprekend. Betaald parkeren en vergunningparkeren zijn bespreekbaar. Nu de auto niet meer op één staat, is het tijd om slimmer om te gaan met parkeren.

5.2 Vier doelen voor een nieuw parkeerbeleid

De gemeente kiest bewust voor vier nieuwe doelen voor nieuw parkeerbeleid:

1. **Minder en lagere parkeernormen:** Met minder verplichte parkeerplaatsen bij nieuw-, verbouw, en functiewijziging maken we *ruimte voor betaalbare, duurzame en groene woningen en ondernemingen*. We kijken minder naar het aantal parkeerplaatsen, en meer naar nabijheid, lopen, fietsen, het OV en deelmobiliteit.
2. **Meer regulering:** We gaan de *beschikbare (parkeer)ruimte eerlijker en efficiënter verdelen* met parkeerregulering in de gehele stad (betaald parkeren en parkeervergunningen) en op afstand parkeren in centrale parkeergarages. Dat is ook nodig om met lagere parkeernormen te kunnen werken.
3. **Stimuleren van alternatieven:** Tegelijkertijd zetten we parkeerbeleid in om deelmobiliteit, openbaar vervoer, fietsvoorzieningen en toegankelijkheid te verbeteren, zodat het *bezit van een eigen auto minder noodzakelijk* wordt.
4. **Ruimte teruggeven:** Vrijgekomen ruimte op straat richten we *samen met bewoners en bedrijven* opnieuw in voor groen, spelen, ontmoeten en klimaatadaptatie. We beginnen in straten waar inwoners en ondernemers graag willen veranderen.

Zo bouwen we aan een gezonde, veilige en toekomstbestendige stad waarin mobiliteit en leefbaarheid samenkomen.

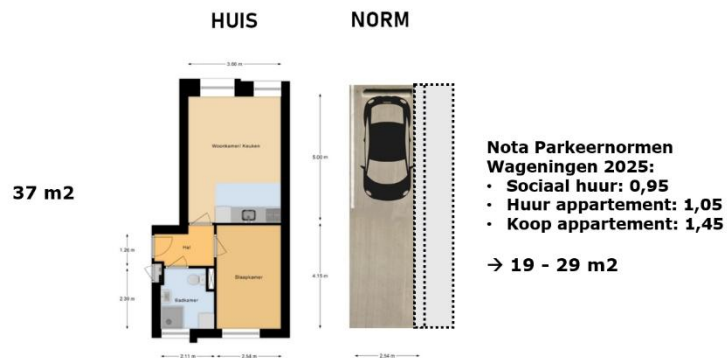


De Markt, vroeger en nu

1. Ruimte voor wonen en ondernemen is belangrijker dan ruimte voor parkeren

Op dit moment werken we met parkeernormen. Dat betekent dat je verplicht bent een parkeerplaats te bouwen bij (bijvoorbeeld) een nieuwbouwwoning. Zeker bij de bouw van kleine woningen binnen de bestaande bebouwde kom maakt dat nieuwbouwprojecten duurder en minder duurzaam. Daarom worden er minder woningen gebouwd en is het moeilijker om gezellige, groene buitenruimten te creëren.

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 moet zijn 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.



Ruimtevrage van de Nota parkeernormen Wageningen gevisualiseerd voor een kleine nieuwbouwwoning

Ook ondernemers ondersteunen we. Het starten of uitbreiden van winkels, horeca of andere ondernemingen maken we makkelijker door minder of geen minimum-autoparkeernormen te vereisen. Dit geldt vooral voor ondernemingen die zich richten op mensen die lopend, fietsend, met het OV komen, of parkeren op afstand. Om te beginnen in de binnenstad.

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 parkeerregulatie is en waar op korte termijn parkeerregulatie gaat gelden, kunnen we sneller starten met lagere parkeereisen.

Dit vraagt ook iets van inwoners en bedrijven: Zij krijgen meer verantwoordelijkheid om zelf een geschikte parkeerplek voor hun voertuig te vinden. Dat kan een parkeerplek op afstand zijn. Ook zullen autobezitters zelf meer gaan betalen voor de ruimte die hun geparkeerde voertuig inneemt.

De gemeente blijft (aanvullende) eisen stellen aan de toegankelijkheid, goede fietsvoorzieningen, bereikbaarheid met het openbaar vervoer en het toepassen van deelmobiliteit bij verbouw, nieuwbouw en functiewijzigingen. Zo kunnen we meer bouwen in een prettige, groene en stedelijke woonomgeving.



Een nieuwe autoluwe leefstraat in Delft.

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 door parkeerplaatsen samen te voegen in (gebouwde) parkeergarages. Daarbij hebben we specifiek aandacht voor werkbusjes. Met betere parkeerregulatie – 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 (indien beschikbaar) een alternatieve parkeerplek op afstand aan. Inwoners en werknemers met een handicap kunnen altijd een parkeervergunning in hun buurt 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. Heb je een eigen parkeerplek op eigen terrein? Dan kun je geen eerste parkeervergunning aanvragen. Een 2e vergunning

wordt duurder dan een eerste vergunning, of geldt voor een locatie verder weg. Een derde parkeervergunning is beperkt beschikbaar, tegen marktprijs.



Er komen steeds meer en steeds bredere auto's. In veel woonstraten wordt half op de stoep geparkeerd. Vooral voor kinderen en mensen die slecht ter been zijn is dit een probleem.

3. Duurzame bereikbaarheid voor iedereen

We willen de auto niet 'afpakken' van mensen die daar nu afhankelijk van zijn. Daarom blijft een eerste bewonersvergunning zo betaalbaar mogelijk. In het bijzonder voor (huidige) bewoners met een eigenauto en zonder eigen parkeerplaats. Tegelijkertijd willen we wel samen

minder afhankelijk worden van het bezit van een eigen auto. Daarom verbeteren we de alternatieven — voor iedereen. Een deel van de opbrengsten resulterende uit het parkeerbeleid 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 te faciliteren. Zo creëren we letterlijk én figuurlijk meer ruimte voor alternatieven: Duurzame, veilige en gezonde vormen van vervoer.

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 onderzoeken we milieueisen bij het aanvragen van een nieuwe parkeervergunning op straat. In 2040 is Wageningen klimaatneutraal en kunnen er geen parkeervergunningen meer worden aangevraagd voor vervuilende motorvoertuigen.

Laden/lossen, verhuizen, of iemand afzetten voor de deur blijft mogelijk. Ook gehandicaptenparkeerplaatsen en deelauto's passen op straat. Daarmee bedoelen we zowel commerciële deelauto's als collectieve deelauto's van (georganiseerde) bewonersgroepen. 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

Samen met bewoners en bedrijven werken we 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 omtoeveren in ruimte voor groen en ontmoeten.



Riemsdijkstraat tijdens het vergroenen door bewoners

5.3 Principes en maatregelen

De beschreven visie en doelen voor parkeren leiden tot verschillende principes en maatregelen. Onderstaande maatregelen werken we verder uit in het Parkeerplan Wageningen 2027 – 2030.

Algemene uitgangspunten voor nieuw parkeerbeleid

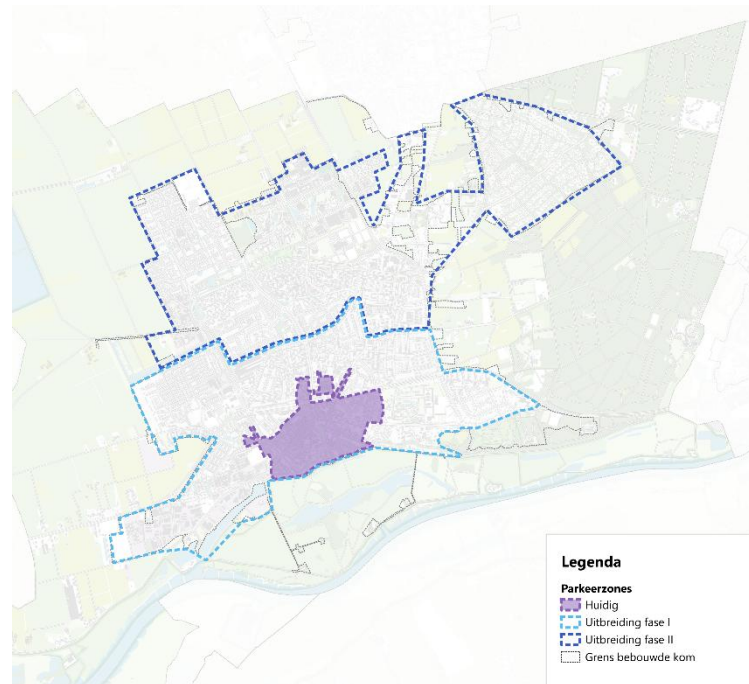
We breiden de gebieden met parkeerregulering (vergunningen en betaald parkeren) uit in heel Wageningen. Vanaf 2027 voeren we in een groter gebied rond het centrum en belangrijke nieuwbouwprojecten parkeerregulatie in (fase I). Later breiden we dit uit naar de gehele bebouwde kom (fase II).

Parkeerplaatsen op straat en in centrale parkeerplaatsen gebruiken we dubbel waar mogelijk. Zodat minder parkeerplaatsen een groot deel van de tijd leeg staan.

Parkeren voor de deur is niet vanzelfsprekend. We stimuleren het parkeren van auto's op afstand, met een laatste stukje lopen, fietsen of OV. 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.

We passen maatwerk toe per wijk, en zetten in op participatie met bewoners én ondernemers.

Bij betaald parkeren en parkeervergunningen werken we zo veel mogelijk digitaal. Daarbij bieden we persoonlijke ondersteuning voor bewoners met vragen.



We breiden het gebied met parkeervergunningen en betaald parkeren uit. Zo kunnen we in de bestaande stad beter omgaan met schaarse (parkeer)ruimte. Dat doen we (onder andere) om betaalbare, duurzame en ruimte-efficiënte nieuw- en verbouw mogelijk te maken.

Parkeren bij nieuw- en verbouw

We gaan minder of geen parkeerplaatsen vereisen bij verbouw, nieuwbouw en functiewijziging. Daarom heroverwegen we de minimumparkeernormen. Om parkeeroverlast te voorkomen voeren we binnen +/- 400 meter loopafstand van belangrijke nieuwbouwlocaties versneld parkeerregulatie in (betaald parkeren en vergunningen). Voor

2027 is er parkeerregulatie rondom VADA-park, Dreijen II, Duivendaal, Menzis en rond het Olympiaplein.

Bij nieuwbouw, verbouw en functiewijziging lossen we het parkeren van auto's zo veel mogelijk op in centrale parkeergarages aan de rand van de wijk. Straten worden autoluwe ingericht. Voor laden/lossen, het parkeren van deelvoertuigen, gehandicaptenparkeren, en (eventueel) parkeren voor bezoekers blijft nog wel (beperkt) ruimte op straat.

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.

Parkeervergunningen

Een eerste parkeervergunning voor bewoners blijft zo goedkoop mogelijk (sociaal tarief). Het uitgangspunt daarbij is dat de prijs voor een eerste parkeervergunning kostendekkend is voor het vergunningensysteem en handhaving. Bewoners met een eigen oprit kunnen géén eerste parkeervergunning aanvragen. Deze adressen komen op de POET-lijst (Parkeren Op Eigen Terrein). Ook bij nieuwbouwwoningen kan (als uitgangspunt) géén eerste

parkeervergunning aangevraagd worden. Ook deze adressen komen op de POET-lijst.

Een tweede parkeervergunning voor bewoners is duurder en waar mogelijk op afstand. Voor een tweede parkeervergunning wordt het uitgangspunt: Parkeren van auto's net zo duur als ander gebruik van openbare ruimte (20 m²). Bijvoorbeeld door een vergelijking met precariobelasting.

Om verbouw, nieuwbouw en functiewijziging binnen de bestaande bebouwde kom mogelijk te maken, kunnen adressen worden aangemerkt als Geen Recht Op Parkeervergunning (GROP). Deze adressen worden toegevoegd aan de GROP-lijst. Op deze adressen kan dan ook geen tweede parkeervergunning worden aangevraagd. Hierdoor maken we nieuwbouw voor mensen zonder eigen autobezit mogelijk en betaalbaarder.

Een derde parkeervergunning voor bewoners verstrekken we alleen nog maar tegen een marktconform tarief, dat past bij een parkeerplaats in een centrale parkeergarage (parkeerhub).

Ook zakelijke parkeervergunningen en werknemersvergunningen bieden we aan tegen marktconforme tarieven, en zo veel mogelijk op basis van dubbelgebruik.

Parkeervergunningen voor sociale doelgroepen, zoals charitatieve instellingen, (mantel)zorgverleners, en deelauto's, bieden we zo veel mogelijk aan tegen sociaal tarief.

Er kunnen niet meer parkeervergunningen worden afgegeven dan dat er plek is op staat

Parkeren en milieu & klimaat

Een nieuwe parkeervergunning aanvragen kan alleen als het voertuig aan specifieke milieueisen voldoet. In 2040 is Wageningen klimaatneutraal, en kunnen er helemaal geen parkeervergunningen meer worden aangevraagd voor vervuilende motorvoertuigen. Daar werken we in realistische stappen naartoe. Voor een voertuig met een te lage emissieklasse kan dan geen nieuwe parkeervergunning worden aangevraagd. We benaderen vergunninghouders actief met (duurzame) alternatieven die bijdragen aan een leefbare stad, zoals mogelijkheden voor deelmobiliteit of op afstand parkeren.

Bestaande woonwijken

In bestaande woonwijken breiden we het aantal parkeerplaatsen niet verder uit. We stellen vast voor hoe veel auto's en parkeervergunningen er ruimte is per buurt. We grijpen in met parkeerregulatie (parkeervergunningen en betaald parkeren) als de bezetting hoger is dan de vastgestelde capaciteit. Als er parkeerregulatie in een wijk is, geven we niet meer vergunningen uit dan het aantal beschikbare plekken voor vergunninghouders.

Als bewoners op een wachtlijst staan, kan soms een vergunning worden aangevraagd waarmee (tijdelijk) in een centrale parkeergarage of in een ander gebied kan worden geparkeerd.

We vergroenen parkeerplekken waar mogelijk, vooral op initiatief van bewoners. Dat mag niet tot overlast leiden in naburige straten.

Bijvoorbeeld door een combinatie met parkeren op afstand of beter gebruik van deelauto's.

Op een aantal plekken in Wageningen is sprake van parkeerproblemen die tot onwenselijke en soms zelfs onveilige situaties leiden. Voorbeelden zijn de Veerstraat-Veerweg, Tarthorst-Roghorst, Hooilandplein (rond de school), en de Generaal Foulkesweg. We houden rekening met zowel mogelijke tekorten als overschotten van het aantal parkeerplaatsen bij de invoering van maatregelen.



Op het bolwerk 'Gevangentoren' wordt een nieuwe tijdelijke parkeergarage gebouwd voor de binnenstad. Zo ontstaat er ruimte in de binnenstad voor meer groen, water, wandelroutes en ontmoetingsplekken.

Binnenstad

In en rond de binnenstad clusteren we parkeerplaatsen zo snel mogelijk in centrale parkeergarages en parkeerterreinen. Bijvoorbeeld op de

Gevangentoren en de Costerweg. We stimuleren het parkeren buiten de stadsgracht, onder andere door betere bewegwijzering en door duidelijkere verschillen in de prijs van parkeren bezoekers.

De piekvraag voor parkeerplaatsen in de binnenstad (bijvoorbeeld bij evenementen) lossen we zo veel mogelijk op met dubbelgebruik van (privé)parkeerplaatsen op afstand bij werkgevers en (onderwijs)instellingen. Van die parkeerplaatsen op afstand naar de binnenstad reizen wordt steeds makkelijker door betere beschikbaarheid van deelfietsen en beter openbaar vervoer.

We maken alle binnenstadstraten vóór 2030 autoluw. Om te beginnen zetten we in op het (vrijwillig) verplaatsen van 90 parkeerplaatsen voor vergunninghouders naar centrale parkeerterreinen op afstand (o.a. Costerweg en Olympiaplein). Te beginnen bij de Junusstraat en Rouwenhofstraat. Poststraat, Boterstraat, Riemsdijkstraat, Walstraat (noord, P14), Molenstraat en Heerenstraat.

Op straat blijft ruimte voor laden/lossen, gehandicaptenparkeren, opladen en deelmobiliteit. Geen parkeernorm meer bij nieuw-, verbouw, of functiewijziging. Nieuwe bewoners kunnen geen eerste parkeervergunning meer aanvragen in zone 1 (POET).

Op dit moment loopt een haalbaarheidsstudie naar de realisatie van een tijdelijke bovengrondse centrale parkeergarage op de Gevangentoren met 300-400 parkeerplaatsen. Zo wordt het mogelijk om veel ruimte die nu voor parkeren gebruikt wordt anders te gebruiken en anders in te richten. Het gaat hierbij om de ruimte bij de Gedempte Gracht, Beuningplein, Irene Brigadeplein en 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.



Aan de rand van de binnenstad is vaak nog voldoende plek om te parkeren, terwijl er binnen de stadsgracht geen parkeerplaatsen meer vrij zijn.

Instellingen en bedrijven

Bij (onderwijs)instellingen en bedrijven worden parkeerplaatsen met name gebruikt tussen 8:00 en 17:30. Daardoor staan deze parkeerplaatsen vaak meer dan 85% van de tijd leeg. Wanneer we deze parkeerplaatsen beter kunnen benutten, kan dat veel (parkeer)ruimte besparen in de (binnen)stad.

Daarom stimuleren we de clustering en gezamenlijk gebruik van parkeerplaatsen bij (onderwijs)instellingen en bedrijven (dubbelgebruik). Ook willen we de parkeerplaatsen bij bedrijven en (onderwijs)instellingen beter gebruiken om piekvragen in de binnenstad en bij evenementen op te lossen (parkeren op afstand). We maken afspraken over duurzame inrichting van parkeerplaatsen bij bedrijven en deelmobiliteit.

Tot slot zetten we in op minder gebruik van parkeerplaatsen bij (onderwijs)instellingen en bedrijven door duurzame arbeidsvoorwaarden: met goede fietsregelingen en vergoedingen voor het openbaar vervoer.

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 onderzocht met het verkeersmodel. De berekende effecten zijn weergegeven in bijlage 5. Uit de doorrekening blijkt dat de groei van Wageningen mogelijk is mits we inzetten op de mobiliteitstransitie. De mobiliteitstransitie is noodzakelijk voor de Wageningse waarden uit de Visie bebouwde kom. Uit de doorrekening blijkt dat we met de instrumenten en maatregelen beschreven in dit Omgevingsprogramma Mobiliteit deze mobiliteitstransitie bereiken en de bereikbaarheid en verkeersveiligheid waarborgen.

Meer specifieke conclusies van de doorrekening zijn:



- Een toename in het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer binnen en van of naar Wageningen, zowel in het aandeel verplaatsingen als in de afgelegde afstand per vervoerswijze. Dit betekent een geslaagde mobiliteitstransitie. Door meer verplaatsingen met duurzame en schone vervoermiddelen dragen we bij aan een betere leefkwaliteit. Bovendien is fietsen een laagdrempelige manier van verplaatsen en is voor meer mensen betaalbaar dan het bezit van een auto.

- Een daling van het aantal voertuigkilometers (auto en vracht). Hierdoor neemt het risico op ongevallen af en dat is positief voor de verkeersveiligheid.
- Een verplaatsing van doorgaand verkeer naar de A50 en de A12 en een bundeling van het autoverkeer in Wageningen op de hoofdwegen. Dit heeft minder autoverkeer in Wageningen en in de wijken tot gevolg. Dat draagt bij aan de verkeersveiligheid en meer ruimte voor groen, spelen en ontmoeting. En dat is vervolgens positief voor de saamhorigheid.
- De daling van het aantal voertuigkilometers, de lagere snelheden en het bundelen van verkeer op de hoofdwegen heeft ook tot gevolg dat het totale verkeer in Wageningen minder geluid en minder schadelijke stoffen produceert.
- Tot slot is Wageningen goed bereikbaar. Door de maatregelen verbetert de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de fiets. Door de mobiliteitstransitie, inclusief de maatregelen op het hoofdwegen, blijft het verkeer op de hoofdwegen doorstromen en de bereikbaarheid met de auto op peil.



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

Zoals gebruikelijk trekt de gemeente samen op met inwoners, ondernemers, bedrijven en andere betrokkenen zoals hulpdiensten en belangenorganisaties bij de uitwerking en uitvoering van projecten en mobiliteitsaanpassingen. Dit doen we 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 worden omwonenden en andere belanghebbenden zoals bedrijven, ondernemers, OV-maatschappij, hulpdiensten en belangenorganisaties actief betrokken. We geven de kaders en randvoorwaarden aan waarbinnen input geleverd kan worden. En luisteren actief naar hun inbreng en wensen. We informeren omwonenden en andere belanghebbenden over het besluit en de afwegingen die zijn gemaakt.

Naast samen optrekken met inwoners en ondernemers van Wageningen zijn er projecten die in samenwerking met externe partners zoals de buurgemeenten, openbaar vervoerbedrijf 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 zijn opgesteld op basis van verschillende bronnen:

- Al geplande/beoogde maatregelen;
- Besluit van de raad over uitvoering Akkoord 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 laten we de prioritering afhangen 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 geven we hierbij ook

prioriteit aan de knelpunten die door veel inwoners worden benoemd.

- 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 heeft in november 2025 een besluit genomen over deze beslispunten. De maatregelen waar het om gaat zijn **gemarkeerd**.

Monitoring en evaluatie

We willen alle beschreven maatregelen uitvoeren. Echter zal in de praktijk blijken dat dit niet altijd mogelijk of wenselijk is, bijvoorbeeld vanwege een gebrek aan ruimte, middelen, of andere prioriteiten. Ook kan voortschrijdend inzicht ertoe leiden dat het Omgevingsprogramma Mobiliteit wordt herijkt.

Om grip te houden op de uitvoering van de maatregelen en de effecten ervan is monitoring en evaluatie van groot belang. Monitoring en

evaluatie geeft inzicht op de mate waarin de doelstellingen behaald worden, en biedt de mogelijkheid om beleid of maatregelen bij te sturen wanneer dat nodig is.

Met monitoring en evaluatie gaan we na hoe het staat met de voortgang op de doelstellingen uit het Omgevingsprogramma Mobiliteit. Monitoring houdt in dat we de inzet van middelen, de uitgevoerde activiteiten en de behaalde prestaties structureel bijhouden. Daarvoor is het verzamelen van data op bepaalde momenten van belang. Dit gaan we vervolgens evalueren: de resultaten vanuit de monitoring worden vergeleken met de doelstellingen van het Omgevingsprogramma Mobiliteit. Het evalueren maakt het mogelijk om (tussentijds) bij te sturen indien nodig.

Communicatie

Om ook de voortgang van het Omgevingsprogramma Mobiliteit te delen, communiceert de gemeente over lopende projecten. We informeren omwonenden en andere belanghebbenden over genomen besluiten en de afwegingen die zijn gemaakt. En we informeren over mogelijkheden en momenten van inspraak. Bij de uitvoering van het Omgevingsprogramma delen we positieve voorbeelden en ervaringen van inwoners over mobiliteit. Daarnaast koppelt de gemeente terug in welke mate de doelstellingen van het Omgevingsprogramma worden behaald, aan de hand van indicatoren, zoals ook al wordt gedaan in de [Wageningse Klimaatmonitor](#).

Harde maatregelen: waar wordt al aan gewerkt?

Onderstaande maatregelen zijn al in voorbereiding of in uitvoering. Een aantal van deze maatregelen zijn ook genoemd in het [inwonersakkoord](#).

Nr.	Instrument	Thema	Locatie	Maatregel	Planning
4	Verbeteren voetgangersvoorzieningen	Ontbrekende schakels	Langs Akkermaalsbos	Realiseren ontbrekende schakel	2026
6	Verbeteren fietsnetwerk en stallingsmogelijkheden	Herinrichting	Agrobusinesspark	Herinrichten tot fietsstraat, inclusief aanpassing oversteek en VRI kruispunt	2026
7	Verbeteren fietsnetwerk en stallingsmogelijkheden	Herinrichting	Grintweg	Herinrichten tot fietsstraat (Pico Bello Pad)	2026
9	Verbeteren fietsnetwerk en stallingsmogelijkheden	Nieuwe infrastructuur	Fietsroute 'buitenom' Nijenoord Allee	Realiseren twee richtingenfietspad ten noorden van de Nijenoord Allee, inclusief aanpassing VRI kruispunt	2026
10	Verbeteren fietsnetwerk en stallingsmogelijkheden	Nieuwe infrastructuur	Fietspad Rooseveltweg (tussen Nijenoord Allee en De Hoef)	Realiseren twee richtingenfietspad aan de westzijde van Rooseveltweg	2026
11	Verbeteren fietsnetwerk en stallingsmogelijkheden	Nieuwe infrastructuur	Tussen Wildekamp en Campus-Oost	Realiseren nieuw tweerichtingenfietspad, realisatie binnen project Campus - Oost	2027-2030
12	Verbeteren fietsnetwerk en stallingsmogelijkheden	Herinrichting	Wageningen-Ede-Lunteren-Barneveld	Realiseren snelfietsverbinding (met toegezegde subsidie van Rijk en provincie)	2027-2030
13	Verbeteren fietsnetwerk en stallingsmogelijkheden	Herinrichting	Wageningen-Ede	Realiseren snelfietsverbinding Kennisas-Kernhem (binnen project Beter Bereikbaar Wageningen)	2027-3030
25	Verbeteren fietsnetwerk en stallingsmogelijkheden	Fietsparkeren		Uitvoeren opruimacties weesfietsen in combinatie met vergroten depot	loopt
27	Verbeteren fietsnetwerk en stallingsmogelijkheden	Fietsparkeren	OV-fietsen	Overleg met NS en provincie over OV-fietsen in Wageningen	2027-2030
28	Verbeteren openbaar vervoer	Lobby		Voortzetten intensieve lobby voor verbetering (H)OV/BRT (waaronder hogere frequenties, doortrekken bestaande lijnen)	doorlopend
31A	Verbeteren openbaar vervoer	Project	(Nieuwe)bushaltes	Toevoegen/aanpassen bushaltes ivm OV Concessie 2026-2036	2026
39	Realiseren hubs in en aan de randen van de stad	Logistieke hub	Nudepark (omgeving Nude/Havenafweg)	Onderzoeken logistieke hub voor de binnenstad op Nudepark	2026

Nr.	Instrument	Thema	Locatie	Maatregel	Planning
45	Beperken (doorgaand) verkeer in woon- en werkgebieden	Project	Marijkeweg	Aanbrengen knip (in combinatie met aanpak weg)	2026
58	Uitbreiden 30 km/uur binnen de bebouwde kom	Limiet naar 30 km/u	Marijkeweg	Deel 1 samen met knip, deel 2 ontwikkeling Menzisterrein	2026 (deel 1)
59	Uitbreiden 30 km/uur binnen de bebouwde kom	Limiet naar 30 km/u	Diedenweg (ten zuiden van N225) en Westbergweg	Herinrichten	2026-2027
62	Uitbreiden 30 km/uur binnen de bebouwde kom	Herinrichting	Straten binnen de buurt Nude-buurt	Toepassen ETW 30 km/u	2026
63	Uitbreiden 30 km/uur binnen de bebouwde kom	Limiet naar 30 km/u	Straten in de buurt Hamelakkers	Toepassen ETW 30 km/u (herinrichting volgt later)	2026
64	Uitbreiden 30 km/uur binnen de bebouwde kom	Limiet naar 30 km/u	Arboretumlaan (zuidelijk deel)	Toepassen ETW 30 km/u (herinrichting volgt later)	2026
65	Uitbreiden 30 km/uur binnen de bebouwde kom	Limiet naar 30 km/u	Generaal Foulkesweg (GOW30)	Toepassen GOW 30 km/u (herinrichting volgt later)	2026
66	Uitbreiden 30 km/uur binnen de bebouwde kom	Limiet naar 30 km/u	Omgeving Grintweg (Bennekomseweg, Oude Diedenweg, Buissteeg, Bosweg)	Toepassen ETW 30 km/u (herinrichting volgt later)	2026
67	Uitbreiden 30 km/uur binnen de bebouwde kom	Limiet naar 30 km/u	Straten op het BSPW waaronder Nieuwe Singel	Poorten plaatsen, herinrichting Agro Businesspark: fietsstraat 30 km/u; inclusief snelheidsremmende maatregelen	2026
69	Uitbreiden 30 km/uur binnen de bebouwde kom	Limiet naar 30 km/u	Haarweg	Herinrichten als ETW 30 km/u (toepassen fietsstroken en snelheidsremmende maatregelen)	in uitvoering
78	Waarborgen bereikbaarheid hoofdwegenstructuur	Project	Mansholtlaan en Nijenoord Allee	Uitvoeren project Beter Bereikbaar Wageningen (provincie Gelderland)	2027-2030
79	Waarborgen bereikbaarheid hoofdwegenstructuur	Project	Mondriaanlaan	Realiseren westelijke ontsluiting campus vanaf Mondriaanlaan	in uitvoering
80	Waarborgen bereikbaarheid hoofdwegenstructuur	Project	De Born Oost	Realiseren insteek nieuwe ontwikkeling	2027-2030
82	Waarborgen bereikbaarheid hoofdwegenstructuur	Project	Nijenoord Allee	Aanpakken weg tussen Mondriaanlaan en Kortenoord Allee	2026-2027

Nr.	Instrument	Thema	Locatie	Maatregel	Planning
116	Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid	Knelpunten	Rotonde Kortenoord Allee – Marijkeweg	Plaatsen verkeersbord voorrangsweg met onderbord fiets in 2 richtingen op reflecterende achtergrond	2026
117	Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid	Knelpunten	Rotonde Diedenweg – Geertjesweg	Aanpakken kruispunt met reconstructie (onderdeel aanpak Diedenweg)	2027-2030
118	Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid	Knelpunten	Fietsoversteek Hoevestein over de Nijenoord Allee	Verbeteren oversteekbaarheid met verkeerslichten (onderdeel van Beter Bereikbaar Wageningen)	2027-2030
126	Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid	Knelpunten	Kruispunt Stationsstraat/Gerdesstraat	Toevoegen fietsstrookmarkering en aanbrengen haaiantanden van de Gerdesstraat in lijn met het verloop van de weg	2026
127	Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid	Knelpunten	Kruispunt Costerweg/Troelstraweg	Aanbrengen haaiantanden bij de fietsoversteek tot as van de weg aan en plaatsen verkeersborden oversteekplaats/zebra met drempel	2026
128	Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid	Knelpunten	Rotonde Mansholtlaan/Hollandseweg	Plaatsen van een waarschuwingsbord voor fietsers en voetgangers	2026
129	Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid	Knelpunten	Kruispunt Costerweg/Nudestraat	Plaatsen van verkeersbord gesloten voor fietsers in de berm van de Costerweg; plaatsen van verkeersbord voorrangsweg in de Niemeijerstraat	2026

Overige maatregelen

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	Verbeteren voetgangersvoorzieningen	Huidig netwerk	Oversteekplaatsen herkenbaar maken	Vraaggestuurde aanpak oversteekplaatsen, o.a. in overleg met de doelgroep	2026
3	Verbeteren voetgangersvoorzieningen	Huidig netwerk		Vraaggestuurde aanpak beter begaanbare stoepen (beheer op A-niveau en aanbrengen hellingen)	2027-2030
5	Verbeteren voetgangersvoorzieningen	Ontbrekende schakels	Tussen Hollandseweg en Nijenoord Allee	Realiseren ontbrekende schakel	2027-2030
8	Verbeteren fietsnetwerk en stallingsmogelijkheden	Fietsnetwerk	Heel Wageningen	Update / actualisatie fietsnetwerkaart	2027
14	Verbeteren fietsnetwerk en stallingsmogelijkheden	Herinrichting	Wageningen-Veenendaal	Realiseren snelfietsverbinding	na 2030
15	Verbeteren fietsnetwerk en stallingsmogelijkheden	Nieuwe infrastructuur	Tussen Campus-Oost en de Campus	Realiseren fietstunnel (hangt samen met project Campus-Oost)	2027-2030
16	Verbeteren fietsnetwerk en stallingsmogelijkheden	Nieuwe infrastructuur	Bij Hoevestein onder Nijenoord Allee	Fietstunnel bij Hoevestein	na 2030
17	Verbeteren fietsnetwerk en stallingsmogelijkheden	Nieuwe infrastructuur	Nader te bepalen	Realiseren fietstunnels	na 2030
18	Verbeteren fietsnetwerk en stallingsmogelijkheden	Nieuwe infrastructuur	Tussen Kortenoord en Nieuwe Kanaal	Realiseren fietsbrug (link met woningbouw Nieuwe Kanaal), ook voor landbouwverkeer toegankelijk	2027-2030
19	Verbeteren fietsnetwerk en stallingsmogelijkheden	Nieuwe infrastructuur	Tussen Plantsoen en Lawickse Allee	Realiseren ontbrekende schakel	2027-2030
20	Verbeteren fietsnetwerk en stallingsmogelijkheden	Nieuwe infrastructuur	Tussen Bosrandweg en Wildgraaf	Realiseren ontbrekende schakel (als onderdeel van project Dorschkamp)	2027-2030
21	Verbeteren fietsnetwerk en stallingsmogelijkheden	Nieuwe infrastructuur	Tussen Troelstraweg en Costerweg/Nudestraat	Realiseren ontbrekende schakel	2027-2030
22	Verbeteren fietsnetwerk en stallingsmogelijkheden	Nieuwe infrastructuur	De Dreijen	Realiseren fietsnetwerk (link met ontwikkeling De Dreijen)	2027-2030

Nr.	Instrument	Thema	Locatie	Maatregel	Planning
23	Verbeteren fietsnetwerk en stallingsmogelijkheden	Nieuwe infrastructuur	Duivendaal	Realiseren fietsnetwerk (link met ontwikkeling Duivendaal)	2027-2030
24	Verbeteren fietsnetwerk en stallingsmogelijkheden	Fietsparkeren	Beuningplein / Gevangentoren	Realiseren bewaakte fietsenstalling in combinatie met extra functies, Gevangentoren of Beuningplein	2027-2030
25	Verbeteren fietsnetwerk en stallingsmogelijkheden	Fietsparkeren	Beuningplein	Realiseren extra fietsparkeerplekken Beuningplein (motie 5M2)	2026
26	Verbeteren fietsnetwerk en stallingsmogelijkheden	Fietsparkeren	Binnenstad, busstation, Marijkeweg, Bornsesteeg	Uitbreiden fietsenstallingen in de binnenstad en bij bushaltes met te weinig ruimte (busstation, Marijkeweg en Bornsesteeg)	2027-2030
29	Verbeteren openbaar vervoer	Lobby		Inzetten op verbeteren dekking openbaar vervoer (bijv. verleggen lijn via Plantsoen)	doorlopend
30	Verbeteren openbaar vervoer	Lobby		Inzetten op goed aansluiten (nieuwe) hublocaties op de buslijnen	doorlopend
31B	Verbeteren openbaar vervoer	Project	Toegankelijke bushaltes	Plan maken om alle bushaltes toegankelijk te maken, inclusief kostenraming, fasering en prioritering (motie 6M5)	2027
32	Verbeteren openbaar vervoer	Project	OV	Concessie 2026-2036 bespreken met klankbordgroep inwonersberaad, blijven er nog wensen over? (motie 5M4)	2026
33	Verbeteren openbaar vervoer	Onderzoek	Lightrail	Quick Scan haalbaarheid, ruimtelijke inpassing en impact van een HOV zoals lightrail tussen Ede-Wageningen-Rhenen-Veenendaal-Arnhem (motie 5M3)	2027-2030
34	Verbeteren openbaar vervoer	Lobby		Blijven inzetten op nacht-OV in gesprekken met provincie Gelderland en Utrecht	doorlopend
35	Verbeteren openbaar vervoer	Onderzoek		Onder de aandacht brengen en faciliteren initiatieven onder inwoners en organisaties voor aanvullend vervoer (bijvoorbeeld Automaatje)	doorlopend
36A	Uitbreiden aanbod deelmobiliteit	Deelmobiliteit		Toevoegen deelmobiliteit bij hubs en belangrijke bushaltes	2027-2030
36B	Uitbreiden aanbod deelmobiliteit	Deelmobiliteit		Communicatie en ondersteuning bewonersinitiatieven om auto's privé te delen (motie 6M3)	2027
37	Realiseren hubs in en aan de randen van de stad	Binnenstadshub	Busstation	Verbeteren voorzieningen en opwaarderen tot binnenstadshub	2027-2030
38	Realiseren hubs in en aan de randen van de stad	Regionale hub	Aansluiting A12	Inzetten op lobby voor onderzoek haalbaarheid transferium bij A12 (in samenwerking met gemeente Ede en provincie Gelderland)	2026

Nr.	Instrument	Thema	Locatie	Maatregel	Planning
40	Realiseren hubs in en aan de randen van de stad	Stadsrandhubs	Noordzijde Wageningen (Mansholtlaan bij campus)	Realiseren stadsrandhub	2027-2030
41	Realiseren hubs in en aan de randen van de stad	Stadsrandhubs	Oostzijde Wageningen (Ritzema Bosweg)	Realiseren stadsrandhub	2027-2030
42	Realiseren hubs in en aan de randen van de stad	Stadsrandhubs	Westzijde Wageningen (Lawickse Allee)	Realiseren stadsrandhub	na 2030
43	Realiseren hubs in en aan de randen van de stad	Wijkhubs	Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen	Realiseren wijkhubs	doorlopend
44	Realiseren hubs in en aan de randen van de stad	Wijkhubs	Bestaande wijken	Realiseren wijkhubs	doorlopend
46	Beperken (doorgaand) verkeer in woon- en werkgebieden	Project	Plantsoen	Aanbrengen knip (in combinatie met aanpak weg) en na realisatie tijdelijke gebouwde parkeervoorziening Gevangentoren). De uitwerking doen we in samenspraak met omwonenden, ondernemers, logistieke partijen, hulpdiensten en andere belanghebbenden (motie 6M7)	2027
47	Beperken (doorgaand) verkeer in woon- en werkgebieden	Onderzoek	Costerweg/Havenafweg (tussen Nude en Nudestraat)	Onderzoeken aanbrengen knip	2027-2030
48	Beperken (doorgaand) verkeer in woon- en werkgebieden	Onderzoek	Nieuwe Kanaal (oostzijde bij kruispunt met Nieuwe Singel)	Onderzoeken aanbrengen knip	2027-2030
49	Beperken (doorgaand) verkeer in woon- en werkgebieden	Project	Churchillweg	Aanbrengen knip fietsstraat	2027-2030
50	Beperken (doorgaand) verkeer in woon- en werkgebieden	Project	Grintweg	Aanbrengen knip fietsstraat	2027-2030
51	Beperken (doorgaand) verkeer in woon- en werkgebieden	Project	Veerstraat	Aanbrengen knip fietsstraat	2027-2030

Nr.	Instrument	Thema	Locatie	Maatregel	Planning
52	Beperken (doorgaand) verkeer in woon- en werkgebieden	Project	Van Uvenweg	Aanbrengen knip fietsstraat	2027-2030
53	Beperken (doorgaand) verkeer in woon- en werkgebieden	Project	Binnenstad	Prioriteit voor voetgangers en fietsers in een autoluwe binnenstad	doorlopend
54	Beperken (doorgaand) verkeer in woon- en werkgebieden	Project	Woonwijken	Autoluwe en zero-emissie wijken door een wijkgerichte aanpak	doorlopend
55	Beperken (doorgaand) verkeer in woon- en werkgebieden	Project	Gemeente Wageningen	Geen doorgaande routes voor auto naast hoofdwegenstructuur. Toevoegen aanvullende knips op locaties waar sluipverkeer ontstaat	2027-2030
56	Beperken (doorgaand) verkeer in woon- en werkgebieden	Onderzoek	Hollandseweg (nabij school)	Onderzoeken maatregelen voor beperken gemotoriseerd verkeer	2027-2030
57	Beperken (doorgaand) verkeer in het buitengebied	Project	Binnenveld	Monitoren effecten maatregelen en nemen van aanvullende maatregelen indien nodig	doorlopend
60	Uitbreiden 30 km/uur binnen de bebouwde kom	Herinrichting	Plantsoen en Stationsweg	Herinrichten als ETW 30 km/u (rekening houden met nieuwe parkeersituatie Gevangentoren). Zie ook maatregel 46.	2027-2030
61	Uitbreiden 30 km/uur binnen de bebouwde kom	Limiet naar 30 km/u	Grebbedijk (tussen Rijnhaven/Nudepark en Jachthaven)	Herinrichten als GOW 30 km/u	2027-2030
68	Uitbreiden 30 km/uur binnen de bebouwde kom	Limiet naar 30 km/u	Scheidingslaan	Aanpassen snelheidslimiet van 60 km/u naar 30 km/u	2027-2030
70	Uitbreiden 30 km/uur binnen de bebouwde kom	Limiet naar 30 km/u	Costerweg	Herinrichten als 30 km/u weg (incl. kruispunt met Lawickse Allee), link met ruimtelijke ontwikkelingen	2027-2030
71	Uitbreiden 30 km/uur binnen de bebouwde kom	Onderzoek	Diedenweg (noordelijk deel)	Onderzoeken GOW50/GOW30 en type kruispunten (VRI/Largas), studie loopt	2027-2030
72	Uitbreiden 30 km/uur binnen de bebouwde kom	Onderzoek	Plantsoen	Onderzoeken herinrichting tot ETW30 km/u en mogelijkheid knip autoverkeer	2027-2030

Nr.	Instrument	Thema	Locatie	Maatregel	Planning
73	Uitbreiden 30 km/uur binnen de bebouwde kom	Onderzoek	Ontsluitingsstructuur Nieuwe Kanaal	Onderzoeken ontsluitingsstructuur op het bestaande bedrijventerrein (tussen Nieuwe Singel en Nieuwe Kanaal), inclusief fietsontsluiting vanaf Kortenoord/Buitenoord over Kanaal richting Binnenveld	2027-2030
74	Uitbreiden 30 km/uur binnen de bebouwde kom	Onderzoek		Onderzoeken of en hoe alle wegen op termijn naar 30 km/uur kunnen (in overleg met provincies hulpdiensten en OV-bedrijven).	2030-2035
75	Uitbreiden 30 km/uur binnen de bebouwde kom	Project	Straten in Nudepark en haven (werkgedeelte)	In overleg met ondernemers maximumsnelheid naar 30 km/u	2026
76	Uitbreiden 30 km/uur binnen de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom	N225 (Lawickse Allee)	Overleg / lobby met provincie over verlagen snelheid van 80 naar 60 km/u, verplaatsen komgrens en op termijn naar 30 bibeko	2027-2030
77	Uitbreiden 30 km/uur binnen de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom	Zoomweg	Verlagen snelheid van 60 naar 30 km/u	2027-2030
81	Waarborgen bereikbaarheid hoofdwegenstructuur	Project	Kortenoord Allee	Aanpakken weg, inclusief kruising Marijkeweg-Kortenoord Allee (Amendement 5A5); studie in 2026-2027	2027-2030
83	Waarborgen bereikbaarheid hoofdwegenstructuur	Project	Lawickse Allee	Aanpakken weg (link met Menzis en Oksel)	2027-2030
84	Waarborgen bereikbaarheid hoofdwegenstructuur	Project	Ritzema Bosweg	Aanpakken weg (link met project Dreijen)	2027-2030
85	Waarborgen bereikbaarheid hoofdwegenstructuur	Project	Troelstraweg en verbinding Oksel	Realiseren beperkte infrastructurele maatregelen (link met woningbouw Oksel)	na 2030
86	Waarborgen bereikbaarheid hoofdwegenstructuur	Project	Overgang tussen Nieuwe Kanaal en BSPW Noord	Realiseren overgang (link met uitbreiding bedrijventerrein BSPW)	na 2030
87	Waarborgen bereikbaarheid hoofdwegenstructuur	Project	Ontsluiting Oksel	Realiseren ontsluiting: handhaven rotonde of aanleggen VRI (link met woningbouw Oksel)	na 2030
88	Waarborgen bereikbaarheid hoofdwegenstructuur	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
89	Waarborgen bereikbaarheid hoofdwegenstructuur	Project	Monitoren effecten vrachtwagenheffing	Landelijke maatregel. Gaat ook gelden op de route Ritzema Bosweg - Diedenweg - Mansholtlaan	2026
90	Waarborgen bereikbaarheid hoofdwegenstructuur	Project	Hoofdwegen	Verminderen barrierewerking hoofdwegen (o.a. Stadsbrink)	2027-2030
91	Inzetten op gedragsverandering	Verkeersveiligheid		Deelnemen actie We gaan weer naar school (bij start basisscholen)	doorlopend

Nr.	Instrument	Thema	Locatie	Maatregel	Planning
92	Inzetten op gedragsverandering	Verkeersveiligheid		Uitvoeren acties fietsverlichting (gericht op studenten)	doorlopend
93	Inzetten op gedragsverandering	Verkeersveiligheid		Faciliteren educatie / lesmateriaal basisscholen en ondersteuning vrijwilligers verkeersexamen basisscholen	doorlopend
94	Inzetten op gedragsverandering	Verkeersveiligheid		Uitvoeren acties met aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen, internationale studenten en expats)	doorlopend
95	Inzetten op gedragsverandering	Verkeersveiligheid		Uitvoeren acties met aandacht voor afleiding in het verkeer en rijden onder invloed	doorlopend
96	Inzetten op gedragsverandering	Verkeersveiligheid		Aansluiten bij campagnes van de provincie en het Rijk (MONO, BOB, fietsverlichting, da's zo gefietst)	doorlopend
97	Inzetten op gedragsverandering	Onderzoek		Onderzoeken welke gedragsinterventies effectief kunnen bijdragen aan bewustwording en veilig verkeersgedrag	doorlopend
98	Inzetten op gedragsverandering	Communicatie		Online delen van data over tellingen, ongevalldata, meldingenkaart verkeersonveilige situaties en geplande/uitgevoerde maatregelen	doorlopend
99	Inzetten op gedragsverandering	Communicatie		Opstellen communicatiekalender met geplande activiteiten en campagnes, waaronder jaarlijkse mobiliteitsmarkt	doorlopend
100	Inzetten op gedragsverandering	Reisgedrag		Deelnemen werkgeversaanpak vanuit regio Foodvalley	doorlopend
101	Inzetten op gedragsverandering	Reisgedrag		Inzetten op werkgeversaanpak (aanvullend op de regio)	doorlopend
102	Inzetten op gedragsverandering	Reisgedrag		Uitvoeren onderwijsaanpak in samenwerking met universiteit	doorlopend
103	Inzetten op gedragsverandering	Reisgedrag		Inzetten op bewonersaanpak in samenwerking met Foodvalley	doorlopend
104	Inzetten op gedragsverandering	Reisgedrag		Inzetten op bezoekersaanpak in samenwerking met Foodvalley	doorlopend
105	Verbeteren verkeersveiligheid schoolomgevingen	Verkeersveiligheid		Verbeteren verkeersveiligheid en leefbaarheid schoolomgevingen samen met scholen	doorlopend
106	Verbeteren verkeersveiligheid schoolomgevingen	Verkeersveiligheid / experiment		We voeren één experiment per jaar uit ten behoeve van de fietsveiligheid naar en rond scholen	doorlopend

Nr.	Instrument	Thema	Locatie	Maatregel	Planning
107	Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid	Monitoring	Data	Monitoren verkeersongevallen op basis van nieuwe jaarlijkse gegevens, bijsturen waar nodig	doorlopend
108	Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid	Monitoring	Data	Meldpunt openbare ruimte uitbreiden met maatregelenkaart beschikbaar voor inwoners	doorlopend
109	Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid	Monitoring	Data	Uitvoeren acties op basis van meldingen van bewoners via Meldpunt Openbare Ruimte	doorlopend
110	Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid	Knelpunten	Rotonde Oostweg – Rooseveltweg – Kennedyweg	Optimaliseren verkeersveiligheid (bijv. toepassen plateaus bij fietsoversteken)	>2030
111	Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid	Knelpunten	Busbaan campus	Verbeteren verkeersveiligheid bij oversteken busbaan	2027-2030
112	Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid	Knelpunten	VRI Lawickse Allee – Kortenoord Allee – Costerweg	Aanpakken kruispunt	> 2030
113	Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid	Knelpunten	Parkeerterrein P11 Lawickse Allee	Opheffen parkeerterrein na realisatie tijdelijke gebouwde parkeervoorziening Gevangentoren (voor veiligere fietsvoorzieningen langs Lawickse Allee)	> 2030
114	Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid	Knelpunten	Haarwal, N225 (gemeentegrens-Marijkeweg) en Ritzema Bosweg (Scheidingslaan-gemeentegrens)	Plaatsen geleiding rondom bomen of aanpassing snelheid	> 2030
115	Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid	Knelpunten	Regentesselaan, Haarwal	Toepassen snelheidsremmende maatregelen voor beperken snelheid	2027-2030
119	Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid	Knelpunten	Voetgangsoversteek Rooseveltweg – Stadsbrink/Javastraat	Verbeteren oversteekbaarheid	2027-2030
120	Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid	Knelpunten	Kruispunt Geertjesweg – Nobelweg	Verbeteren verkeersveiligheid	2027-2030
121	Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid	Knelpunten	Van Uvenweg tussen Rooseveltweg en Churchillweg	Verbeteren verkeersveiligheid: te smalle fietspaden, parkeervakken dicht langs het fietspad	>2030
122	Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid	Knelpunten	Geertjesweg	Verbeteren verkeersveiligheid: smalle fietspaden, fietspad in de obstakelvrije zone van de rijbaan	> 2030
123	Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid	Knelpunten	Hollandseweg (ten oosten van Diedenweg)	Verbeteren verkeersveiligheid, fietspad in obstakelvrije zone van de rijbaan	> 2030
124	Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid	Knelpunten	Lawickse Allee	Verbeteren verkeersveiligheid, fietspad in obstakelvrije zone van de rijbaan	> 2030

Nr.	Instrument	Thema	Locatie	Maatregel	Planning
125	Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid	Knelpunten	Hollandseweg tussen Diedenweg en Nobelweg	Verbeteren verkeersveiligheid middelbare schoolroute (relatie met aanpak schoolomgevingen)	2027-2030
130	Aanpakken knelpunten verkeersveiligheid	Knelpunten	Bornsesteeg	Verbeteren vormgeving aansluiting van het tweerichtingenfietspad op de rijbaan	2027-2030
131	Participatie	Communicatie		Inwoners kunnen suggesties indienen voor aanpassingen, welke getoetst worden op: inhoud, beleid, kosten en uitvoerbaarheid; eerst kaders uitwerken	doorlopend
132	Participatie	Communicatie	Duurzame mobiliteitsmarkt	Organiseren van een jaarlijkse Duurzame mobiliteitsmarkt	doorlopend
133	Participatie	Mobiliteit/experiment		Mobiliteitsexperimenten om tijdelijke maatregelen te testen, monitoren en beoordelen	doorlopend
134	Participatie	Toegankelijkheid openbare ruimte		Maak gebruik van ervaringsdeskundigen met een beperking (motie 5M5), verwerken in meerjarenprogramma "Naar een Inclusief Wageningen"	2026

Maatregelen naar aanleiding van hoofdstuk 5 Anders omgaan met parkeren: samen ruimte maken.

Nr.	Instrument	Thema	Locatie	Maatregel	Planning
Algemene uitgangspunten parkeren					
1	Parkeerregulatie	Algemene uitgangspunten parkeren	Hele gemeente (bebouwde kom)	Meer reguleren van parkeren: Buurtgericht uitbreiden van parkeervergunningen en betaald parkeren	2027-2030
2	Dubbelgebruik	Algemene uitgangspunten parkeren	Gemeentebreed	Stimuleren dubbelgebruik van parkeerplaatsen	doorlopend
3	Op afstand parkeren	Algemene uitgangspunten parkeren	Gemeentebreed	Parkeren voor de deur niet vanzelfsprekend; stimuleren op afstand parkeren en tot 5-10 minuten lopen/fietsen naar eigen autoparkeerplaats of OV voor laatste deel reis mogelijk.	doorlopend
4	Tariefdifferentiatie	Algemene uitgangspunten parkeren	Gemeentebreed	Zwaardere voertuigen betalen meer voor vergunning/betaald parkeren	vanaf 2027
5	Overschot inkomsten parkeren gebruiken voor de mobiliteitstransitie	Algemene uitgangspunten parkeren	Mobiliteitsfonds	Inkomsten parkeerregulatie inzetten voor alternatieven en autoluwe herinrichting straten via Mobiliteitsfonds	vanaf 2027
6	Participatie & maatwerk	Algemene uitgangspunten parkeren	Per buurt	Maatwerk per buurt met participatie bewoners/ondernemers	doorlopend
7	Digitalisering	Algemene uitgangspunten parkeren	Gemeentebreed	Verdere digitalisering vergunningensysteem + persoonlijke ondersteuning	doorlopend
8	Parkeerplan	Algemene uitgangspunten parkeren	Beleid, gemeentebreed	Vernieuwen van het Parkeerplan, met focus op nieuwe doelen voor parkeerbeleid	2026
Nieuwbouw/verbouw					
8	Parkeernormen	Parkeren bij nieuw-/verbouw	Beleid, gemeentebreed	Minder of geen parkeerplaatsen eisen bij projecten; heroverwegen minimumparkeernormen; inzetten op brede en dynamische mobiliteitsnormen op basis van tijd en plaats	2026

9	Parkeerregulatie fase I	Parkeren bij nieuw-/verbouw	Binnen +/- 400 m van belangrijke nieuwbouw	Versneld invoeren betaald parkeren en vergunningen om betaalbaar en autoluw wonen mogelijk te maken, overlast in omliggende buurten te voorkomen, en bestaande overlast tegen te gaan. (o.a. VADA-park, Dreijen II, Duivendaal, Menzis, Olympiaplein)	2027
10	Parkeerregulatie fase II	Parkeren bij nieuw-/verbouw	Overige delen van de stad	Invoeren betaald parkeren en vergunningen om betaalbaar en autoluw wonen mogelijk te maken, overlast in omliggende buurten te voorkomen, en bestaande overlast tegen te gaan.	2027-2030
11	Centrale parkeergarages	Parkeren bij nieuw-/verbouw	Randen van wijken	Parkeren oplossen in centrale parkeergarages (hubs) i.p.v. op straat	doorlopend
12	Parkeren op straat	Parkeren bij nieuw-/verbouw	Gemeentebreed, buurtgericht	Op straat houden we (beperkt) ruimte voor laden/lossen, deelvoertuigen, gehandicaptenparkeerplaatsen en bezoekersparkeren	doorlopend
13	Geen Recht Op Parkeervergunning (GROP)	Parkeren bij nieuw-/verbouw	Gemeentebreed	Adressen kunnen als Geen Recht Op Parkeervergunning (GROP) worden aangewezen om bouwen met minder parkeerplaatsen mogelijk te maken.	doorlopend
Uitgifte parkeervergunningen					
14	Eerste parkeervergunning - sociaal tarief	Parkeervergunningen	Gemeentebreed	Eerste bewonersvergunning zo goedkoop mogelijk; kostendekkend systeem/handhaving (systeemprijs)	doorlopend
15	Parkeren Op Eigen Terrein (POET)	Parkeervergunningen	Adressen met oprit / eigen parkeerplaats	Bewoners met eigen oprit geen eerste parkeervergunning; actualiseren van POET-lijst;	doorlopend, 2026
16	Parkeren Op Eigen Terrein (POET)	Parkeervergunningen	Bij ver-/nieuwbouw en functiewijziging	Bewoners van nieuw-, verbouw, of functiewijziging krijgen geen eerste vergunning; toevoegen aan POET-lijst	vanaf 2026
17	Tweede parkeervergunning - regulier tarief	Parkeervergunningen	Gemeentebreed	Tweede vergunning duurdurder en waar mogelijk op afstand; Tarief afstemmen op prijs voor gebruik 20 m ² openbare ruimte (ruimteprijs), met overgangsregeling	2027-2030
18	Derde parkeervergunning - marktconform tarief	Parkeervergunningen	Gemeentebreed	Geen derde bewonersvergunning op straat; tarief marktconform voor een parkeerplaats in een gebouwde centrale parkeergarage.	2027-2030
19	GROP-lijst	Parkeervergunningen	Ver-/nieuwbouw en functiewijziging	Adressen die aangewezen worden als Geen Recht Op Parkeervergunning (GROP) kunnen geen parkeervergunning aanvragen	Doorlopend
Parkeren en bestaande woonwijken					
20	Geen extra parkeerplekken	Parkeren in bestaande woonwijken	Op straat	Geen uitbreiding van het aantal parkeerplekken	doorlopend

21	Capaciteitsbeheer	Parkeren in bestaande woonwijken	Per buurt	Parkeer(vergunning)capaciteit vaststellen per buurt	2026
22	Vergunningplafond	Parkeren in bestaande woonwijken	Per buurt	Geen uitgifte parkeervergunningen boven vastgesteld aantal plekken voor vergunninghouders	2026 (binnenstad), 2027-2030 (rest bebouwde kom)
23	Ingrijpkader	Parkeren in bestaande woonwijken	Per buurt	(Meer) reguleren als bezetting hoger is dan vastgestelde capaciteit	2027-2030
24	Tijdelijke uitwijklocaties	Parkeren in bestaande woonwijken	Randen van wijken	Indien restcapaciteit: Tijdelijke parkeervergunning om in ander gebied te parkeren bij wachtlijsten	doorlopend
25	Vergroenen	Parkeren in bestaande woonwijken	Per buurt/straat	Vergroenen van parkeerplekken op initiatief bewoners zonder overlast elders; i.c.m. op afstand parkeren & deelmobiliteit	doorlopend
26	Hotspots aanpak	Parkeren in bestaande woonwijken	Veerstraat-Veerweg; Tarthorst-Roghorst; Hooilandplein; Generaal Foulkesweg	Maatregelen tegen onveilige/ongewenste parkeersituaties; rekening houden met tekorten/overschotten	doorlopend
Parkeren, milieu, en klimaat					
27	Klimaatdoel 2040	Parkeren en milieu & klimaat	Gemeentebreed	In 2040 geen parkeervergunningen meer voor vervuilende motorvoertuigen	na 2030
28	Geleidelijke invoering milieu-eisen	Parkeren en milieu & klimaat	Gemeentebreed	Nieuwe parkeervergunning alleen bij voldoen aan emissie-eisen	2027-2030
29	Alternatievenaanbod	Parkeren en milieu & klimaat	Gemeentebreed	Actieve benadering vergunninghouders met duurzame alternatieven (o.a. OV/deelmobiliteit/op afstand)	doorlopend
Parkeren in een aantrekkelijke binnenstad					
30	Clustering	Parkeren in de binnenstad	In en rond de binnenstad	Clusteren van parkeerplaatsen in centrale garages/terreinen (o.a. Gevangentoren)	2026-2030
31	Autoluw beleid	Parkeren in de binnenstad	Binnenstadstraten	Vóór 2030 90 plekken voor vergunninghouders verplaatsen naar parkeerterreinen op afstand; te beginnen bij Junusstraat,	2026, 2027-2030

				Rouwenhofstraat, Poststraat, Boterstraat, Riemsdijkstraat, Walstraat (noord), Molenstraat, Heerenstraat;	
32	Nieuwbouw parkeernormvrij	Parkeren in de binnenstad	Binnenstad parkeerregulatie-zone 1	Geen parkeernorm meer bij nieuwbouw (onderzoeken of dit kan vervallen)	2026
33	POET voor nieuwe bewoners binnenstad	Parkeren in de binnenstad	Binnenstad parkeerregulatie-zone 1	Nieuwe bewoners geen eerste parkeervergunning (POET)	2026
34	Centrale parkeergarage	Parkeren in de binnenstad	Gevangentoren (P3) 300–400 plekken	Haalbaarheidsstudie tijdelijke bovengrondse parkeergarage Gevangentoren; opheffen bestaande parkeerplaatsen en herinrichting openbare ruimte van (parkeerterreinen) Gedempte Gracht, Junushoff, Beuningplein, en het Plantsoen	2026-2027
Parkeren en instellingen/bedrijven					
35	Clusteren van parkeerplaatsen	Parkeren bij instellingen/bedrijven	Bedrijventerreinen & campussen	Stimuleren clusteren in centrale (meerlaagse/gebouwde) parkeervoorzieningen	doorlopend
36	Duurzame arbeidsvoorwaarden	Parkeren bij instellingen/bedrijven	Werkgeversbenadering	Inzetten op minder gebruik van parkeerplaatsen door duurzame arbeidsvoorwaarden, bijvoorbeeld met goede fietsregelingen en vergoeding van het openbaar vervoer.	doorlopend
37	Duurzame, multifunctionele inrichting	Parkeren bij instellingen/bedrijven	Bedrijventerreinen & campussen	Afspraken over duurzame inrichting: met aandacht voor deelmobiliteit, biodiversiteit, tegengaan van hittestress, waterdoorlating, zonnepanelen	doorlopend
38	Dubbelgebruik	Parkeren bij instellingen/bedrijven	Bedrijventerreinen & campussen	Stimuleren van gezamenlijk gebruik van parkeerplaatsen door/voor bedrijven, omwonenden en bezoekers	doorlopend
39	Parkeren op afstand	Parkeren bij instellingen/bedrijven	Bedrijventerreinen & campussen	Beter gebruik van parkeerplaatsen op bedrijventerreinen en campussen met parkeren op afstand. Bijvoorbeeld bij evenementen (in de binnenstad).	doorlopend

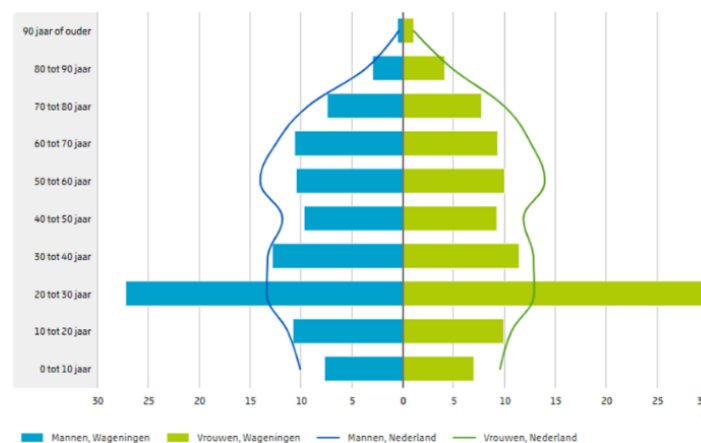
Bijlage 1. Inventarisatie

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).

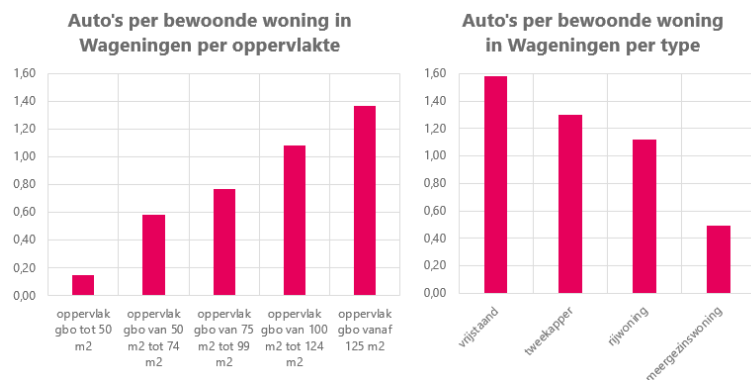
Wageningen is dus een relatief jonge stad. Ook is de stad erg compact. Dat maakt Wageningen erg geschikt voor een mobiliteitstransitie waarbij schone en gezonde vervoerswijzen prioriteit krijgen, die bovendien weinig ruimte innemen (lopen, fietsen en het OV). Zo zijn de toepassing van hubs en deelmobiliteit 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)

⁵ 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 vervoersarmoede⁵.

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?

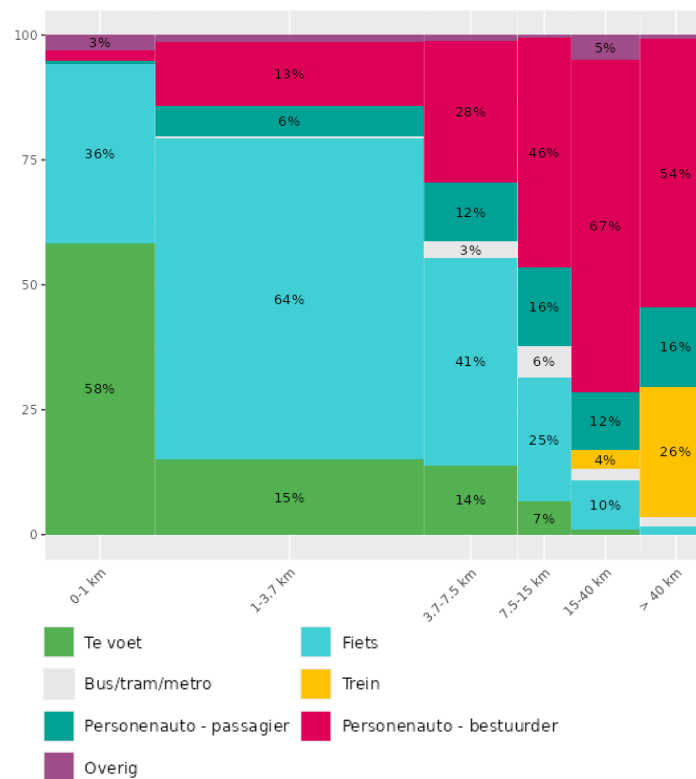
Binnen Wageningen wordt bij meer dan 80% van de verplaatsingen gefietst of gewandeld. Vergeliken met het Nederlands gemiddelde (50%) is dat heel erg veel. De eigen auto speelt maar een kleine rol bij korte verplaatsingen. De bus wordt vaker gebruikt voor de grotere afstanden. Wageningen is daarmee te klein voor een stadsnet; de verbindingen binnen Wageningen worden al grotendeels gedekt door de regionale busverbindingen. Wageningen is wel geschikt voor de buurtbus⁶, 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. Vergeliken met de gemeente Veenendaal wordt er in

⁶ De buurtbus is regulier, lijngebonden openbaar vervoer uitgevoerd door vrijwilligers.

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 uitgevoerde risicoanalyse (2024) 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/buurten (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 / beeloopbare 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;
- Beter 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 ('ruit') 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.
- Doorfietsroute Wageningen-Ede-West-Lunteren-Barneveld.

Regio Foodvalley

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

- Bereikbaarheidsagenda Foodvalley
- 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, begrijpelijkheid 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 autolouwer, 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 in 2026 ingevoerd.

Bijlage 2. Waar is meer informatie te vinden?

In het Omgevingsprogramma Mobiliteit wordt veel verwezen naar beleid en data. Daar is meer over te vinden op de volgende plekken.

Wat?	Waar?
Lokale wetten, regels en beleid	Lokale wetten en regels Wageningen
Coalitieakkoord 2022-2026; Samen aan de Slag	Coalitieakkoord
Informatie over Wageningen	<ul style="list-style-type: none"> • Alle cijfers • CBS Cijfers op de kaart
Informatie over de arbeidsmarkt	Arbeidsmarkt Gelderland
Wageningen in kaart, met onder andere informatie over verkeersongevallen en verkeerstellingen	<ul style="list-style-type: none"> • Wageningen in kaart • Klimaatmonitor
Informatie over modal split (verdeling over verschillende vervoersmiddelen), vervoerwijzen naar afstand en autobezit in Wageningen	<ul style="list-style-type: none"> • Dashboard mobiliteit • Onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN)
Woon-werkstromen Gemeente Wageningen	Woon-werkstromen
Film Visie bebouwde kom	Film Visie bebouwde kom
Visie bebouwde kom (2024)	<ul style="list-style-type: none"> • Visie bebouwde kom • Stem van Wageningen

Visie buitengebied (2020)	Visie buitengebied
Visie Economie Wageningen; Op weg naar een Impacteconomie (2024)	Visie Economie
Informatie over mobiliteit en klimaat/CO ₂	RMP-rekentool
Regio Foodvalley	<ul style="list-style-type: none"> • Projecten • Bereikbaarheidsagenda
Provincie Gelderland	<ul style="list-style-type: none"> • Bereikbaar Gelderland • Beter Bereikbaar Wageningen
Informatie over verplaatsingen en bestedingen in Nederlandse en Vlaamse centrumgebieden	Verplaatsing- en bestedingsonderzoek
Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR)	HIOR Wageningen
Informatie over het Inwonersberaad	<ul style="list-style-type: none"> • Informatieboekje Inwonersberaad Wageningen • Inwonersberaad
Routekaart Wageningen Klimaatneutraal 2030-2040 (2022)	Routekaart Klimaatneutraal
Meldpunt Openbare Ruimte	Meldpunt



De websites en documenten met extra informatie zijn te vinden door op de [link](#) te klikken in de rechterkolom.

Bijlage 3. Uitleg ambtelijke woorden

Begrip	Betekenis
Autoluw	Er is relatief weinig gemotoriseerd verkeer. Denk daarbij aan: <ul style="list-style-type: none"> • 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.

Doorlopend (project)	Een doorlopend project is een project zonder een vaste einddatum dat continu wordt uitgevoerd. Het gaat meestal om activiteiten die steeds opnieuw worden uitgevoerd en waar regelmatig onderhoud of updates bij nodig zijn.
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. Er kunnen aanvullingen zijn zoals als laadpalen, pakketkluisen, en 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.
Leefkwaliteit	Leefkwaliteit betekent hoe fijn en goed mensen in een gebied kunnen leven. Het gaat over dingen zoals gezondheid, veiligheid, een schone omgeving en goede relaties met anderen. Het kijkt naar hoeveel mensen tevreden zijn met hun leefomgeving.
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:

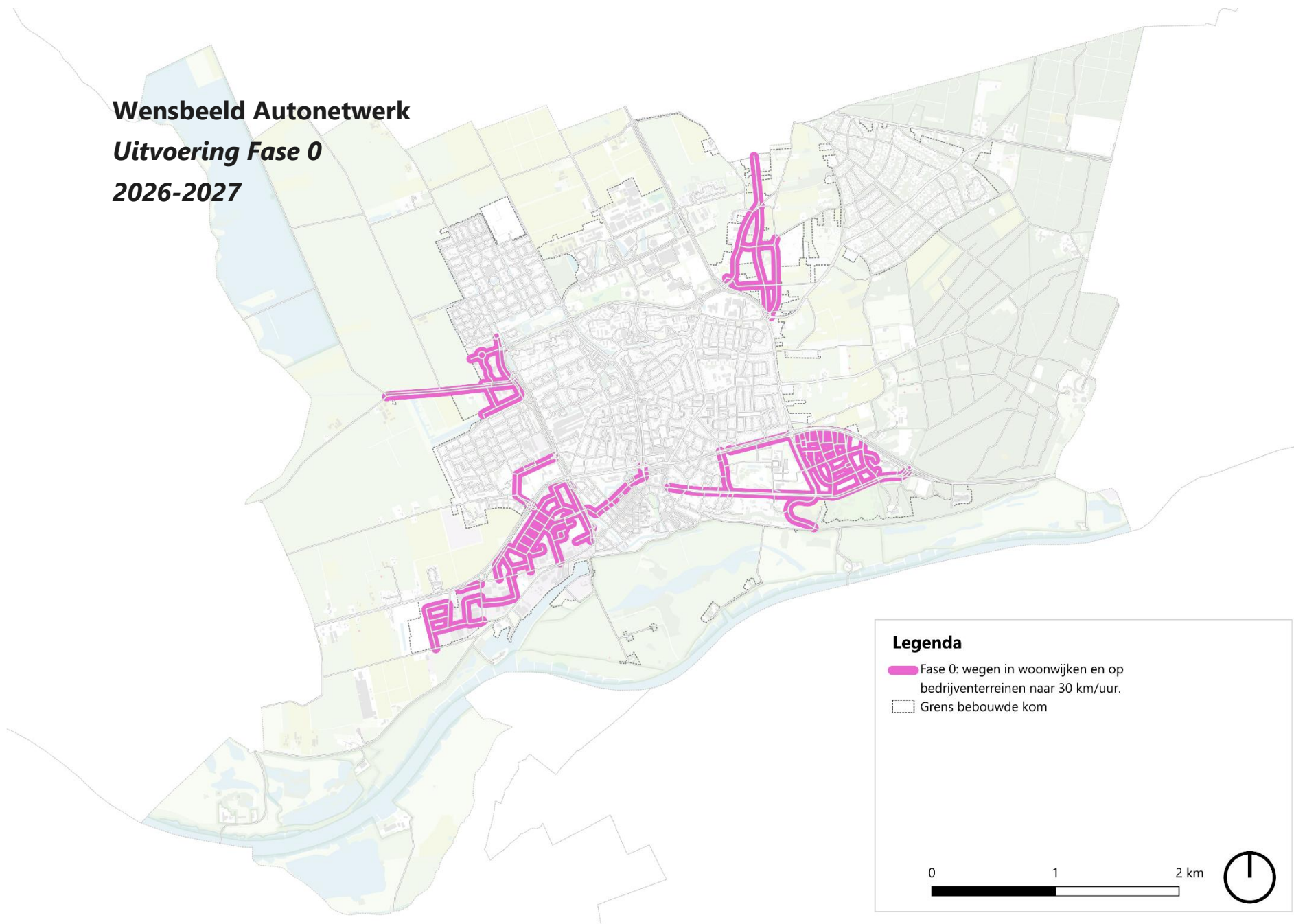
	<ul style="list-style-type: none"> • infrastructuur (wegen, fietspaden, wandelpaden, vaarwegen, spoorwegen) • verkeersdiensten (maatregelen en acties waarmee infrastructuur zo optimaal en veilig mogelijk wordt benut: denk aan verkeerslichten, bewegwijzering) • de gebruikers van de infrastructuur (de 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	<p>Een transitie gericht op het voorrang geven aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Dit houdt in dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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.

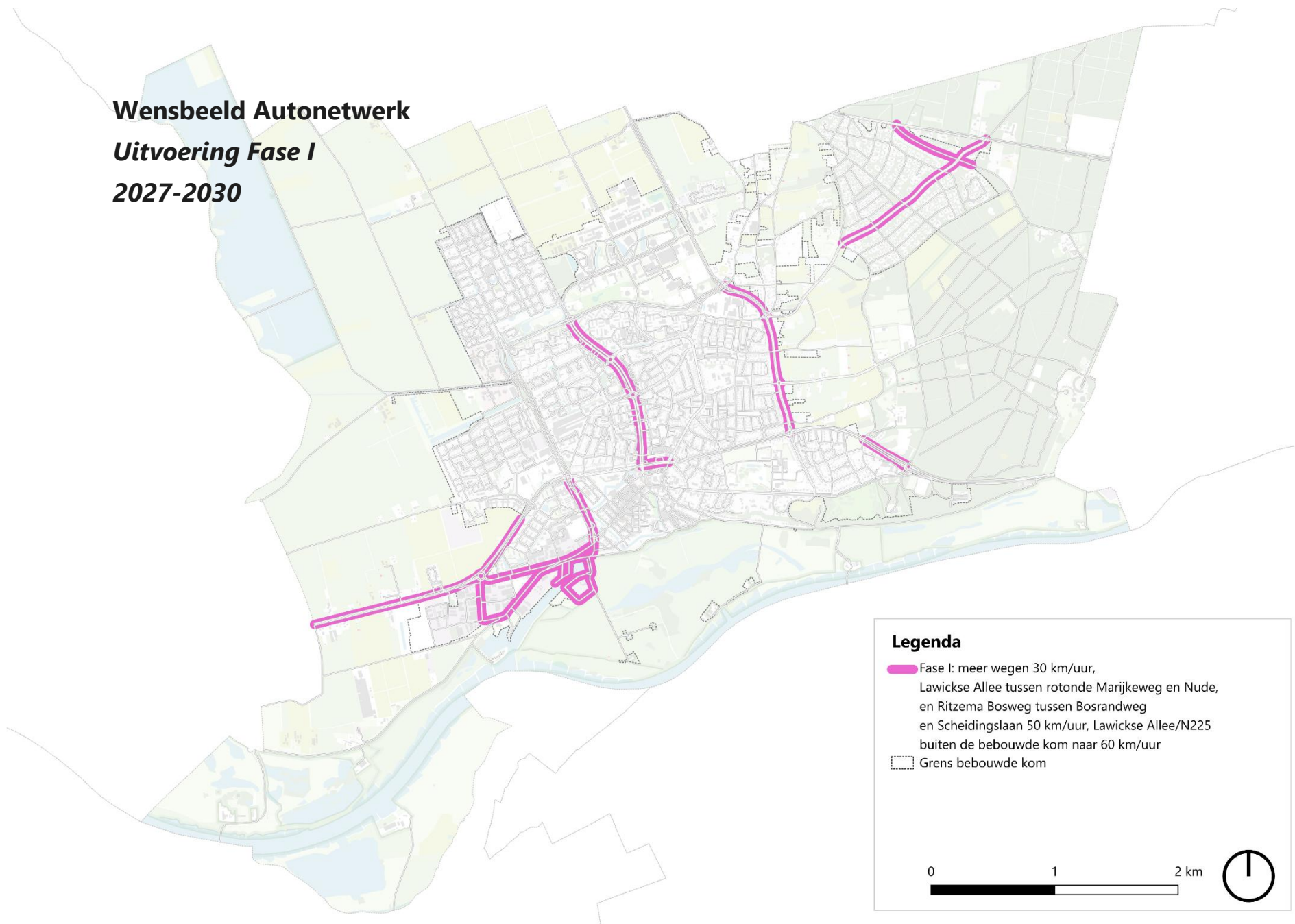
Werklocaties	Een gebied waar mensen kunnen werken en bedrijven zich kunnen vestigen. Het gaat om bedrijventerreinen en kantorenlocaties.
Wijkhubs	Een mobiliteitshub in een buurt/wijk met aanbod van deelauto, deelfiets, OV en aanvullende voorzieningen, bijvoorbeeld pakketkluisen en horeca.
WUR	Wageningen University & Research

Bijlage 4. Kaartbeelden

Wensbeeld Autonetwerk
Uitvoering Fase 0
2026-2027



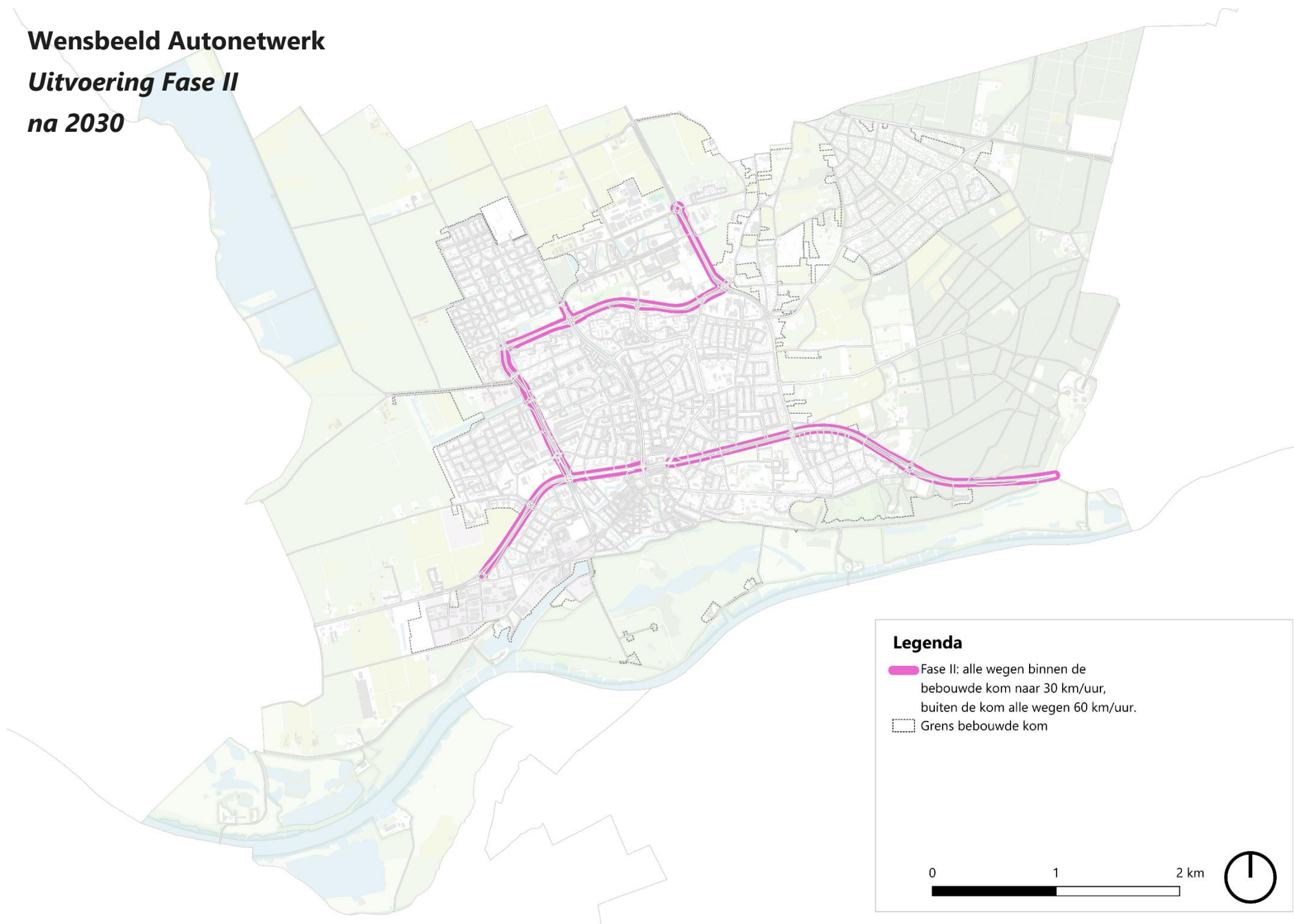
Wensbeeld Autonetwerk
Uitvoering Fase I
2027-2030



Wensbeeld Autonetwerk

Uitvoering Fase II

na 2030



Bijlage 5. Doorrekening effecten maatregelen

Verkeersmodel regio Foodvalley

Om te bepalen in welke mate de maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie zijn de maatregelen doorgerekend 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).

Toekomstscenario 2040

Hiervoor is uitgegaan van een toekomstscenario 2040 waarin alle beoogde woningbouwplannen en transformaties/uitbreidingen van bedrijventerreinen zijn opgenomen. Voor Wageningen betekent dit concreet:

- Het model houdt rekening met een groei van 3.500 woningen en van het aantal inwoners met zo'n 7.500 inwoners tot ca 50.000 inwoners. De woningbouwplannen als De Dreijen, Menzis, Duivendaal, Vadapark, Oksel zijn meegenomen.
- Ook is er rekening gehouden met een groei van het aantal banen met 5.000 van ca 23.000 naar 28.000. Voor economie is gerekend

met 14 ha kennisintensieve bedrijven en 10 ha reguliere bedrijvigheid.

Dit toekomstscenario bevat ook al een deel van de beoogde maatregelen uit hoofdstuk 6. Dit zijn bijvoorbeeld de volgende maatregelen:

- Doorfietsroute Wageningen-Bennekom-Ede (Pico Bello Pad);
- Fietsbrug tussen Kortenoord en Nieuwe Kanaal;
- Realiseren bewaakte fietsstallingen Beuningplein en Gevangentoren;
- Knip Marijkeweg;
- Aanpassingen limiet van 50 naar 30 km/u (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.

Het toekomstscenario 2040 houdt ook rekening met de ontwikkelingen van de overige gemeenten in de Regio Foodvalley (zoals opgenomen in het verkeersmodel 2040).

Maatregelenpakketten

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 1⁷:

- 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:

⁷ 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 hoofdstuk 6.

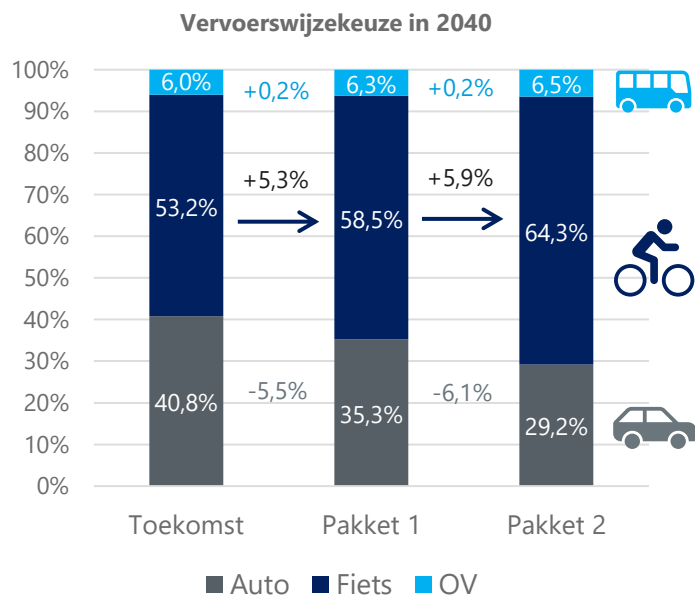
- Extra fietstunnels (verlengde Hoevenstein en onder Kortenoord Allee nabij Menzisterrein);
- Extra stadsrandhub aan westzijde Wageningen;
- Wijkhubs binnen de wijken;
- Alle wegen binnen de bebouwde kom naar 30 km/uur (inclusief 'ruit');
- N225 (Ritzema Bosweg) van 80 naar 60 km/uur;
- Gereguleerd parkeren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

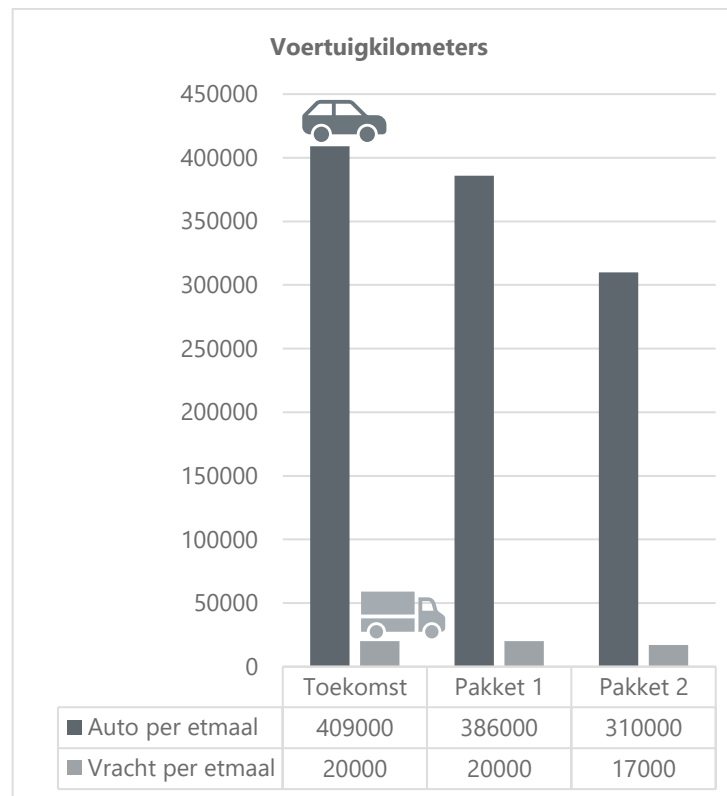
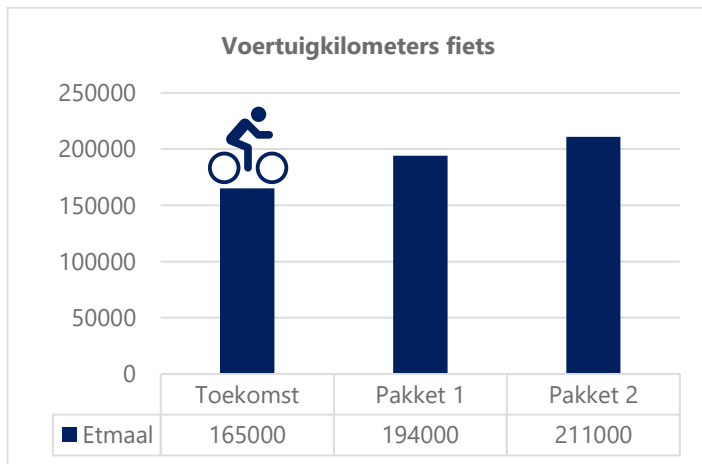
Maatregelen hebben samen een effect op de manier waarop mensen reizen; de keuze van vervoerswijze. In het toekomstscenario 2040 zonder maatregelen wordt in 53% van de verplaatsingen de fiets gebruikt. Met de maatregelen uit pakket 1 wordt dit aandeel groter, en het aandeel van de verplaatsingen met de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



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 overall 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