**Bijlage:**

**Wageningen Goed op Weg**

**VOORSTEL VOOR NO-REGRETMAATREGELEN OP MANSHOLTLAAN EN WILLEM DREESLAAN (N 781).**

**Een reactie op de provinciale notitie *‘Haalbaarheid no-regretmaatregelen rotonde Mansholtlaan – Droevendaalsesteeg’* (30 april 2018).**

# ***Achtergrond van en aanleiding voor dit voorstel***

Op 27 februari 2016 bood Wageningen Goed op Weg de ‘Draagvlakvariant’ aan de voorzitter van de Wageningse Gemeenteraad, burgemeester Geert van Rumund, aan. Daarop volgde op 5 november 2018 een herziene en geactualiseerde versie, die is aangeboden aan de provincie Gelderland. Hoofdstuk 4 van deze versie (‘Aanpassing infrastructuur’) stelt maatregelen voor die de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid ten goede kunnen komen. Voor de provinciale weg N781 betrof dat onder andere de herinrichting van de kruispunten *Diedenweg/Mansholtlaan/Grintweg/Nijenoord Allee (’t Gesprek)* alsook het kruispunt Mansholtlaan/Droevendaalsesteeg (*Rotonde Droevendaal)*.

Op 3 juli 2017 heeft de Gemeenteraad van Wageningen ingestemd met Amendement 4A5 :

*Onderzoek te doen naar de aanpassing van het kruispunt Droevendaalsesteeg, zodoende dat doorgaand verkeer en verkeer vanaf de Campus gelijkwaardig worden afgewikkeld*

en op 18 december 2017 Amendement 6A1 :

*Prioritering van een snelle aanpassing van de rotonde bij de Droevendaalsesteeg, bijv. door een VRI en een vrije rechtsaf voor het verkeer komende van de A12 naar de Campus, ten einde de komende jaren al een verbetering van de bereikbaarheid van Wageningen en de Campus te bereiken*.

In haar Notitie Reikwijdte en Detailniveau ‘Wageningen Campusroute’ van 18 maart 2018 reageert de Provincie: *Voor de verkeersafwikkeling van de rotonde Droevendaalsesteeg start de provincie een nieuwe verkenning naar mogelijke no-regret maatregelen.*

Pas op 15 juli 2019 ontving de Klankbordgroep van BBW de Provinciale Notitie ‘Haalbaarheid no-regretmaatregelen rotonde Mansholtlaan - Droevendaalsesteeg’, met als datum 30 april 2018 (sic !). Daarin wordt vermeld dat deze notitie in het verleden is opgesteld in samenwerking met de gemeente Wageningen. In de vergadering van de Klankbordgroep (d.d. 20 juni 2019) geven de vertegenwoordigers van de Provincie als toelichting op mogelijke no-regretmaatregelen aan dat alleen aanpassingen aan de VRI’s van het kruispunt Mansholtlaan – Kierkamperweg en bewegwijzering worden overwogen, maar dat ‘*effectievere maatregelen op andere kruispunten grootschalig zijn en buiten bestemmingsplangrenzen vallen’*. In hun reactie daarop dringen W12 en WUR, niet de geringste actoren in dezen, erop aan om toch te blijven zoeken naar ‘some no-regret’ maatregelen die op korte termijn genomen zouden kunnen worden.

Als enige no-regretmaatregelen worden in de notitie aanpassingen aan de VRI van het kruispunt Mansholtlaan – Kielekampsteeg t.b.v. autoverkeer en bewegwijzering voorgesteld omdat andere maatregelen niet voldoen aan de gestelde voorwaarden. Aldus Peter Muller tijdens de laatste Klankbordgroep zal ook de lichtenregeling voor fietsers worden aangepast, zodat zij vlotter het kruispunt kunnen oversteken via een groene golf. Wanneer dit gaat gebeuren is niet bekend gemaakt. Inmiddels is ook duidelijk dat de situatie voor fietsers op dit kruispunt ernstig is verslechterd, zowel wat betreft doorstroming als verkeersveiligheid. Een snelle aanpassing is dan ook gewenst.

Wageningen Goed op Weg is van mening dat ook op andere kruispunten no-regret maatregelen mogelijk zijn, die op korte termijn kunnen worden gerealiseerd en die de verkeersdoorstroming van alle vervoerswijzen en veiligheid ten goede komen. Deze zijn volgens ons mogelijk binnen bestaand bestemmingsplan en eigendomsgrenzen van de betrokken wegbeheerders. In deze notitie stellen wij per kruispunt enkele aanpassingen voor:

1. **Voorstel no-regret maatregelen op drie cruciale kruispunten**
   1. **Kruispunt Kielekampsesteeg-Willem Dreeslaan**

De hier te realiseren maatregelen betreffen (zie figuur 1):

1. Uitvoering van de verbeteringen zoals beschreven in de notitie van 2018, aangevuld met verbetering voor fietsers. Dit houdt in een verbeterde afstelling van de verkeerslichten voor fietsers, zodat zij op een vlotte en veilige manier het kruispunt kunnen oversteken. Nu zijn daar oplopende wachttijden en moeten fietsers twee keer wachten voor verkeerslichten. Dit kan door tegelijk groen te geven op de oversteek Kierkamperweg en de Mansholtlaan, waardoor fietsers in een keer kunnen doorfietsen en niet meer in grote getalen hoeven te wachten op de smalle gevaarlijke opstelplaats.
2. Fietsers vermijden deze wachttijden door de Kierkamperweg schuin over te steken, wat gevaarlijke situaties oplevert.
3. Wij dringen daarnaast aan op een snelle realisatie van het dubbelrichtingsfietspad langs de Kierkamperweg tot aan een nieuwe rotonde bij de Achterstraat. Deze verbeteringen zijn voorzien in de plannen van de snelfietsroute en zouden op korte termijn kunnen worden gerealiseerd.
4. Het bevorderen van autoverkeer over de Noordelijke Inprikker naar en van de Campus zien wij overigens als een tijdelijke maatregel (net als de gemeenteraad van Wageningen bij haar besluitvorming hierover), die kan worden opgeheven zodra de hoofdtoegang van de Campus voor o.a. autoverkeer (het kruispunt Mansholtlaan - Droevendaalsesteeg) is verbeterd. De Noordelijke Inprikker heeft namelijk zeer nadelige gevolgen: zij bevordert autoverkeer door het Binnenveld (stiltegebied en waardevol openlandschap) en kruist een belangrijke fietsroute vanaf o.a. de wijken Noordwest en Kortenoord naar Bennekom/Ede. Aldus RHDHV is de Noordelijke Inprikker niet meer nodig als het kruispunt met de Droevendaalsesteeg is verbeterd.
   1. **Rotonde Droevendaal**

De hier te realiseren maatregelen betreffen (zie figuur 2):

1. Het inrichten van een vrije rechtsaf voor autoverkeer vanuit het noorden (A-12) naar de Campus.

Als ingreep daarvoor is nodig een aanpassing ter plaatse van de markering van de busbaan, waardoor auto’s gebruik kunnen maken van het laatste stuk busbaan, zoals op meer plekken langs de N781.

1. Om 1 mogelijk te maken) Het inrichten van een tweerichtingsoversteekplaats voor fietsers en voetgangers aan de zuidzijde van deze rotonde. Dit sluit ook logisch aan op het fietspad langs de Droevendaalsesteeg op de Campus, dat ook ten zuiden van de weg ligt en verbetert de bereikbaarheid voor langzaam verkeer van o.a. NIOO en Aeres Hogeschool. Fietsers gebruiken de huidige zuidelijke fietsoversteek nu al in twee richtingen. Het fietspad en voetpad aan de noordzijde van de rotonde kunnen dan worden opgeheven, zo hoeft het autoverkeer maar één oversteekplaats te kruisen. Wij vragen om het nieuwe dubbelrichtingsfietspad en de resterende fietsoversteken in de voorrang te leggen met daarnaast een zebra aan de zuidzijde, zodat fietsers en voetgangers veilig en vlot de weg kunnen kruisen. Wij stellen in dit kader ook voor om de bebouwde komgrens op te schuiven naar het noorden van de rotonde. De rotonde ligt immers binnen het campusgebied dat logischerwijze tot de bebouwde kom zou moeten behoren. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede.
2. Om 1 mogelijk te maken) De verplaatsing van beide bushaltes naar locaties ten zuiden van de rotonde. Dit is gunstiger voor de OV-bereikbaarheid van Atlas, het toekomstig Dialogue Centre, NIOO, en Aeres Hogeschool, allemaal bestemmingen gelegen ten zuiden van de rotonde. Een ander groot voordeel van deze aanpassing is dat voetgangers en fietsers geen onnodig oponthoud meer veroorzaken op het autoverkeer voor de andere twee afslagen van de rotonde, respectievelijk naar het noorden en van en naar de Campus. Dus ook voor het autoverkeer dat de Campus verlaat richting A-12 is op deze manier de huidige belemmerende en onveilige situatie verdwenen.
3. Aanvullend op 1, 2 en 3 zou tussen Kierkamperweg en Droevendaalsesteeg het fietspad ten westen van de Mansholtlaan het beste kunnen worden opgeheven en ten oosten omgevormd tot een ruim dubbelrichtingsfietspad, een lang gekoesterde wens van de Fietserbond en WgoW. Zo ontstaat een vlotte en veilige fietsroute naar de Campus.
   1. **Kruispunt ’t Gesprek : Diedenweg/Mansholtlaan/Grintweg/Nijenoord Allee**

De hier te realiseren maatregelen betreffen (zie figuur 3):

1. Het onderzoeken van een vrije rechtsaf voor autoverkeer vanuit het noorden (A12) naar Wageningen over de huidige busbaan. Hierbij uiteraard te bekijken of dit niet de doorstroming van het busverkeer in het gedrang brengt.
2. Het inrichten van een tweerichtingsoversteek voor fietsers en voetgangers aan de zuidzijde van dit kruispunt, te verlengen met een fiets- en voetpad tot aan Hoevestein. Deze maatregelen sluiten logisch aan op de voorgenomen inrichting van een fietsstraat op de Grintweg (snelfietsroute Ede – Wageningen). Fietsers en voetgangers kunnen hier via de verkeerslichten oversteken. Hier vermijden dat er een situatie ontstaat zoals bij de Kierkamperweg.
3. Als gevolg van de maatregelen onder 2) kan het fietspad aan de noordzijde van het kruispunt vervallen en vormt het geen conflicterende situatie meer voor het afslaande bus- en autoverkeer.
4. Bij Hoevestein bevindt zich een belangrijke oversteekplaats voor fietsers en voetgangers. Deze vormt een belangrijke verbinding tussen de Campus en De Leeuwenborch en het centrum van Wageningen, alsook tussen de sportaccommodaties op de Bongerd en het centrum.

Grote aantallen fietsers en voetgangers steken hier de Nijenoord Allee over. Derhalve dient deze oversteek voor fietsers en voetgangers de hoogste vorm van veiligheid te bieden door een aanbodafhankelijk gestuurde VRI. Deze kruising is nu nog ongeregeld, wat vanuit verkeersveiligheid zeer onwenselijk is. Wij stellen voor om de oversteekplaats naar het westen op te schuiven, zodat hij meer in het verlengde van de toeleidende fietsroutes komt te liggen.

Naast deze VRI vragen wij om ook de aan- en afleidende routes ten noorden en zuiden van de oversteek over de Nijenoord Allee te verbeteren. Op de Campus is een veel comfortabeler en breder geasfalteerd fietspad nodig, gecombineerd met een voetpad. De huidige fietsroute is een internationale campus onwaardig, zoals ook de woordvoerder van de WUR onlangs beaamde.

Aan de zuidzijde kan de bestaande doodlopende weg worden ingericht als fietsstraat met daarnaast een breed voetpad. Dit is een goede en noodzakelijke aanvulling op de snelfietsrouteplannen en zorgt voor een verbetering van de fietsbereikbaarheid van de Campus. Ook de vele fietsende scholieren vanuit Noordwest naar het Pantarijn kunnen hiervan profiteren.

**Door aanpassingen aan deze kruispunten ontstaan veilige en herkenbare kruispunten, waarbij de fietsers en voetgangers telkens veilig en vlot kunnen passeren. Voor het autoverkeer ontstaat een vlotte en veilige afwikkeling op deze kruispunten en minder kruisingen met fietsverkeer.**

* 1. **Vermijding van doorgaand (vracht-)verkeer dat de N781 gebruikt als shortcut tussen A12 en A50.**

Veel doorgaand (vracht-)verkeer gebruikt de N781 en de N225 als shortcut tussen A12 en A50. Dit zorgt niet alleen voor overbelasting van deze wegen, maar ook voor veel overlast, ook ’s nachts, voor de Campus en aanwonenden langs deze route (bv. Diedenweg).

Het moet mogelijk zijn effectieve maatregelen te treffen om dit onnodige en onwenselijke gebruik van deze verbinding door doorgaand (vracht-)verkeer te voorkomen. De N781 en de Diedenweg zijn daar in de huidige situatie met veel bewoning en bebouwing niet geschikt voor.

Deze maatregelen zullen ook een gunstige uitwerking hebben op de doorstroming van verkeer op de N225 en de N781.

1. **Conclusie**

De hierboven voorgestelde maatregelen kunnen naar onze mening op korte termijn en kosteneffectief worden genomen. Ze zijn in lijn met de voorstellen, die wij al naar voren hebben gebracht in de geactualiseerde Draagvlakvariant. Vanzelfsprekend is een goede samenwerking tussen Provincie, Gemeente Wageningen en WUR noodzakelijk, omdat het ingrepen betreft op weggedeelten van verschillende wegbeheerders. Het is goed om deze maatregelen in de Klankbordgroep te bespreken.

Naar onze mening is de winst groot voor alle soorten weggebruikers, medewerkers en studenten van de WUR en andere instellingen, alsook voor bedrijven en bewoners van Wageningen. Er zal minder verkeerstress zijn en de bereikbaarheid en doorstroming kan mogelijk met 20 à 30% toenemen. Een goede monitoring van de maatregelen, gericht op doorstroming en gebruik van fiets- en autoverkeer en van openbaar vervoer, zal dat na verloop van tijd uitwijzen. Ook mogen we milieuwinst verwachten.

**Wageningen Goed op Weg, 14 september 2019**

Afbeelding met binnen

Automatisch gegenereerde beschrijving

Figuur 1: Kielekampkruispunt met rechtsaffer autoverkeer (groen) en tweerichtingsfiets- voetgangersoversteek (rood)



Afbeelding met circuit, elektronica

Automatisch gegenereerde beschrijving

Figuur 2: Rotonde Droevendaal met vrije rechtsaffer in groen, verplaatsing bushaltes naar zuidzijde rotonde en realisatie tweerichtings oversteek voor fietsers en voetgangers aan zuidzijde rotonde

Afbeelding met tekst, kaart

Automatisch gegenereerde beschrijving

*Figuur 3: Kruispunt ‘t Gesprek en oversteek Hoevestein: te onderzoeken vrije rechtsaffer voor autoverkeer over de busbaan, realisatie dubbelrichtingsfietspad aan zuidzijde en opheffen fietspad aan noordzijde en realisatie fiets- en voetpad tussen Hollandseweg en Campus via verbeterde oversteekplaats met VRI.*