

De Draagvlakvariant op hoofdlijnen

De Draagvlakvariant gaat uit van de 'Ladder van Verdaas'. Daarin zijn fysieke infrastructurele maatregelen pas de laatste trede. Eerst moet je nagaan in hoeverre oplossingen mogelijk zijn via achtereenvolgens:

1. ruimtelijke ordening,
2. beprijzing en beloning,
3. mobiliteitsmanagement,
4. bevorderen fietsgebruik en openbaar vervoer en
5. betere benutting bestaande infrastructuur.

Pas daarna komt, als allerlaatste:

6. aanpassingen van bestaande infrastructuur en eventuele nieuwe infrastructuur.

Op basis van deze 'ladder' concluderen wij dat er diverse maatregelen mogelijk zijn op treden 1 t/m 5 die automobilititeit beperken en doorstroming en bereikbaarheid bevorderen. Bijvoorbeeld:

- aanpassing van busroutes naar de belangrijkste NS-stations,
- de aanleg van transferia bij de afslagen van A12 en A50, in combinatie met bikesharepoints en OV-haltes met een directe verbinding naar de belangrijkste werklocaties,
- mobiliteitsmanagement bij de grote werkgevers in Wageningen, zoals betaald parkeren, positieve maatregelen gericht op fietsgebruik en OV, en aanpassing van college tijden, voor vermindering van elkaar blokkerende stromen fietsers en auto's op de Nijenoord Allee tijdens spijtijden.

Wanneer diverse partijen elkaar weten te vinden en met elkaar maatregelen nemen om de bereikbaarheid te verbeteren, valt er al heel wat te winnen zonder dat er een schop in de grond hoeft te gaan.

Ruimtelijke spreiding auto- en fietsverkeer

Fysieke maatregelen (trede 6) blijven echter nodig. Oorzaak van veel problemen is dat er voor auto's maar een enkele toegang is tot de campus en dat de grote stroom fietsers die de Nijenoord Allee kruist van en naar de Churchillweg de doorstroming van het autoverkeer op de Nijenoord Allee belemmert. In plaats van ingrijpende en kapitaalverslindende maatregelen op deze twee plekken pleiten wij voor een grotere ruimtelijke spreiding van het auto- en fietsverkeer van en naar de campus.

De belangrijkste infrastructurele onderdelen van de Draagvlakvariant:

- drie toegangen tot de campus (niet alleen Droevendaalsesteeg, maar ook Bornsesteeg en Mondriaanlaan) voor autoverkeer, met daarop aansluitende (betaalde) parkeervoorzieningen,
- voor het fietsverkeer zes doorgaande, hoogwaardige en goed bewegwijzerde fietsverbindingen naar en van de campus, met:
- enkele fietstunnels onder doorgaande wegen.

Deze maatregelen minimaliseren de conflicten tussen de diverse verkeersstromen en verminderen bovendien de verkeersoverlast voor de Horsten.

- doortrekking van de 2 x 2 rijstroken van de Mansholtlaan tot aan de Droevendaalse Steeg met vrije rechtsaf naar de Campus.

Dit zorgt voor een betere doorstroming van het autoverkeer vanaf de A12 tot aan de Campus.

In tegenstelling tot de A-variant menen wij verder dat een noordelijke inprikker onnodig is. Ook zijn we er van overtuigd dat door invoering van deze maatregelen de geplande verdubbeling van de Nijenoord Allee niet nodig is.

Colofon

De in deze brochure gepresenteerde draagvlakvariant wordt ondersteund door een breed spectrum aan Wageningse organisaties:

Bewonersvereniging NoordWest
Bewonerscommissie Tarthorst
Fietsersbond afd. Wagenignen
Vereniging Mooi Wageningen
Platform Duurzaam Wageningen
Wagenings Milieu Overleg

Het volledige concept-rapport is te downloaden vanaf onze site:
www.wageningengoodopweg.nl



WAGENINGEN GOED OP WEG

Een coalitie van bewonersorganisaties en maatschappelijke groeperingen presenteert de Draagvlakvariant voor doorstroming en bereikbaarheid

FEBRUARI 2016



Gemeentelijke en provinciale aanpak is autogericht

De gemeente Wageningen en provincie Gelderland willen de problemen met de bereikbaarheid vooral aanpakken door forse infrastructurele maatregelen voor auto's, zo blijkt uit de voorlopige uitwerking van de A-variant. Zo wil de gemeente een tunnelbak aanleggen voor doorgaand autoverkeer op de Mansholtlaan en de Nijenoord Allee, en de Nijenoord Allee verbreden.

Wij, de coalitie 'Wageningen goed op weg', vinden die benadering te eenzijdig. Onze bezwaren:

- Er is te weinig aandacht voor de uiteenlopende verkeersdeelnemers, verkeersvormen en verkeerssituaties in Wageningen;
- De auto-gerichte aanpak heeft negatieve effecten op woon- en leefomgeving, natuur en klimaat;
- Afwenteling van de negatieve effecten van de maatregelen op een beperkte groep binnen de Wageningse samenleving is onterecht;
- De voorgestelde maatregelen vragen enorme investeringen;
- De maatregelen bieden maar beperkte oplossingen;
- De grootschalige maatregelen geven ernstige verkeershinder in de periode van uitvoering, waardoor een kleine groep Wageningers langdurig overlast heeft.

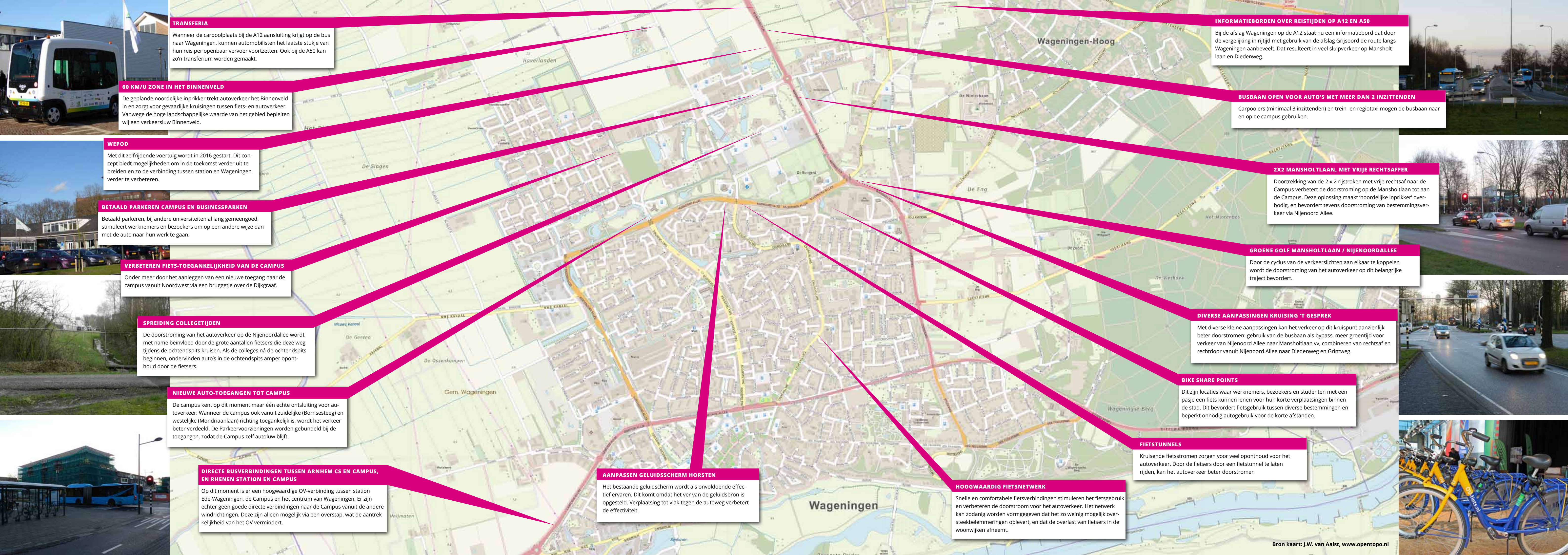
Onze Draagvlakvariant heeft vele voordelen

Wij denken dat je een betere doorstroming en bereikbaarheid ook op een andere manier kan bereiken, met een breed pakket aan kleine maatregelen. Wij hebben daarom de Draagvlakvariant ontwikkeld.

- De voordelen:
- betere doorstroming niet alleen voor auto's, maar óók voor fietsers en OV,
 - goedkoper,
 - beter voor woon- en leefmilieu,
 - minder overlast voor omwonenden.

Wat willen wij?

- Wij willen dat de doorstroming van alle vormen van vervoer – fiets, OV en auto – geoptimaliseerd wordt.
- Wij sluiten aan bij gemeente en provincie door te streven naar een robuust wegensysteem. Dat wil zeggen dat de infrastructuur berekend moet zijn op het optreden van extreme omstandigheden, zoals ongevallen, evenementen of extreem weer.
- Bovendien willen we dat de publieke investeringen die nodig zijn voor verbetering van de bereikbaarheid ook ten goede komen aan de kwaliteit van woon- en leefmilieu, van natuur en klimaat en daarbij de positie van Wageningen als fietsstad versterken.
- Tenslotte hechten we aan zorgvuldig omgaan met gemeenschapsgeld. Verbetering van de bereikbaarheid moet tot stand komen door met relatief kleine investeringen een zo groot mogelijk effect te bereiken.
- De Draagvlakvariant komt tegemoet aan al deze eisen.



TRANSFERIA

Wanneer de carpoolplaats bij de A12 aansluiting krijgt op de bus naar Wageningen, kunnen automobilisten het laatste stukje van hun reis per openbaar vervoer voortzetten. Ook bij de A50 kan zo'n transferium worden gemaakt.

INFORMATIEBORDEN OVER REISTIJDEN OP A12 EN A50

Bij de afslag Wageningen op de A12 staat nu een informatiebord door de vergelijking in rijtijd met gebruik van de afslag Grijsoord de route langs Wageningen aanbeveelt. Dat resulteert in veel sluipverkeer op Mansholtlaan en Diedenweg.

60 KM/U ZONE IN HET BINNENVELD

De geplande noordelijke inrikker trekt autoverkeer het Binnenveld in en zorgt voor gevaarlijke kruisingen tussen fiets- en autoverkeer. Vanwege de hoge landschappelijke waarde van het gebied bepleiten wij een verkeersluw Binnenveld.

BUSBAAN OPEN VOOR AUTO'S MET MEER DAN 2 INZITTENDEN

Carpoolers (minimaal 3 inzittenden) en trein- en regiotali mogen de busbaan naar en op de campus gebruiken.

WEPOD

Met dit zelfrijdende voertuig wordt in 2016 gestart. Dit concept biedt mogelijkheden om in de toekomst verder uit te breiden en zo de verbinding tussen station en Wageningen verder te verbeteren.

2X2 MANSHOLTLAAN, MET VRIJE RECHTSAFFER

Doortrekking van de 2 x 2 rijstroken met vrije rechtsafer naar de Campus verbetert de doorstroming op de Mansholtlaan tot aan de Campus. Deze oplossing maakt 'noordelijke inrikker' verbodig, en bevordert tevens doorstroming van bestemmingsverkeer via Nijenoord Allee.

BETAALD PARKEREN CAMPUS EN BUSINESSPARKEN

Betaald parkeren, bij andere universiteiten al lang gemeengoed, stimuleert werknemers en bezoekers om op een andere wijze dan met de auto naar hun werk te gaan.

GROENE GOLF MANSHOLTALAN / NIJENOORDALLEE

Door de cyclus van de verkeerslichten aan elkaar te koppelen wordt de doorstroming van het autoverkeer op dit belangrijke traject bevordert.

VERBETEREN FIETS-TOEGANKELIJKHEID VAN DE CAMPUS

Onder meer door het aanleggen van een nieuwe toegang naar de campus vanuit Noordwest via een bruggetje over de Dijkgraaf.

DIVERSE AANPASSINGEN KRUISSING 'T GESPREK

Met diverse kleine aanpassingen kan het verkeer op dit kruispunt aanzienlijk beter doorstromen: gebruik van de busbaan als bypass, meer groentijd voor verkeer van Nijenoord Allee naar Mansholtlaan vv, combineren van rechtsafer en rechtdoor vanuit Nijenoord Allee naar Diedenweg en Grintweg.

SPREIDING COLLEGETIJDEN

De doorstroming van het autoverkeer op de Nijenoordallee wordt met name beïnvloed door de grote aantallen fietsers die deze weg tijdens de ochtendspits kruisen. Als de colleges ná de ochtendspits beginnen, ondervinden auto's in de ochtendspits amper oponthoud door de fietsers.

BIKE SHARE POINTS

Dit zijn locaties waar werknemers, bezoekers en studenten met een pasje een fiets kunnen lenen voor hun korte verplaatsingen binnen de stad. Dit bevordert fietsgebruik tussen diverse bestemmingen en beperkt onnodig autoverkeer voor de korte afstanden.

NIJEUWE AUTO-TOEGANGEN TOT CAMPUS

De campus kent op dit moment maar één echte ontsluiting voor autoverkeer. Wanneer de campus ook vanuit zuidelijke (Bornsesteeg) en westelijke (Mondriaanlaan) richting toegankelijk is, wordt het verkeer beter verdeeld. De Parkeervoorzieningen worden gebundeld bij de toegangen, zodat de Campus zelf autoluw blijft.

FIETSTUNNELS

Kruisende fietsstromen zorgen voor veel oponthoud voor het autoverkeer. Door de fietsers door een fietstunnel te laten rijden, kan het autoverkeer beter doorstromen.

DIRECTE BUSVERBINDINGEN TUSSEN ARNHEM CS EN CAMPUS, EN RHENEN STATION EN CAMPUS

Op dit moment is er een hoogwaardige OV-verbinding tussen station Ede-Wageningen, de Campus en het centrum van Wageningen. Er zijn echter geen goede directe verbindingen naar de Campus vanuit de andere windrichtingen. Deze zijn alleen mogelijk via een overstap, wat de aantrekkelijkheid van het OV vermindert.

AANPASSEN GELUIDSSCHERM HORSTEN

Het bestaande geluidsscherm wordt als onvoldoende effectief ervaren. Dit komt omdat het ver van de geluidsbron is opgesteld. Verplaatsing tot vlak tegen de autoweg verbetert de effectiviteit.

HOOGWAARDIG FIETSNETWERK

Snelle en comfortabele fietsverbindingen stimuleren het fietsgebruik en verbeteren de doorstroming voor het autoverkeer. Het netwerk kan zodanig worden vormgegeven dat het zo weinig mogelijk oversteekbelemmeringen oplevert, en dat de overlast van fietsers in de woonwijken afneemt.