

De Dreijen fase 2

*Tussenresultaten verkeersonderzoek
belangstellenden*

Inhoud

- Participatie – terugblik 13 mei en 10 juni
- Wensen omwonenden en beleid/ambitie gemeente
- Tussentijdse resultaten
- Vervolg

Participatie – terug- en vooruitblik

- Tot nu:
 - 12 mei start bijeenkomst
 - 13 mei themasessie verkeer
 - 10 juni: extra gesprekken inzake verkeer (bespreken verslag 13 mei en onderzoeksopzet)
 - 10 juni: themasessie openbare ruimte
- Vandaag:
 - 10 juli: extra gesprekken inzake verkeer (bespreken tussentijdse resultaten verkeersonderzoek)
- Aankomende activiteiten:
 - 23 september: tussen bijeenkomst, presentatie stedenbouwkundig schetsontwerp en resultaten verkeersonderzoek
 - Oktober: slotbijeenkomst
- Note: alle verslagen en bijeenkomsten staan op de website www.dedreijen-fase2.nl

Participatie – uit de themasessie 13 mei

Verkeer en Ontsluiting

- Zorgen over capaciteit omliggend wegennet en veiligheid;
- Bezorgdheid over extra kruispunten en de technische haalbaarheid van aansluitingen;
- Eén ontsluiting is onvoldoende; spreiding van verkeer is nodig.
- Argumenten vóór en tegen een extra aansluiting op de N225/Ritzema Bosweg;
- Aandacht veilige ontsluiting Diedenweg – zicht en breedte weg.

Parkeren

- Lage parkeernorm alleen als alternatieven goed geregeld zijn;
- Parkeren aan de randen mag geen overlast geven in omliggende wijken.

Fiets & Voetganger

- Meer ruimte en aandacht voor veiligheid voor fietsers en voetgangers;
- Wens fietsstraat op Generaal Foulkesweg en veilige fietsroutes gewenst.

Leefomgeving en Groen

- Bescherming van monumentale bomen en natuurwaarden;
- Geen schade aan woningen of monumenten door verkeer of bouw.

Overlast en Veiligheid

- Bouwverkeer beperken, geen routes via woonstraten.
- Zorgen omtrent geluid, trillingen en onveilige uitritten.

Bron: verslag themasessie verkeer d.d.13 mei 2025
www.dedreijen-fase2.nl

Participatie – uit de extra gesprekken 10 juni inzake verkeer (1/2)

Meer concreet en samengevat zijn de volgende zaken ingebracht en besproken:

- Geen financiële beperkingen/kaders meegegeven in het onderzoek?
- Welke brondata/gegevens worden gebruikt?
- Van welk aantal woningen wordt uitgegaan in het verkeeronderzoek? Er wordt gerekend met 760 woningen
- Meerdere varianten onderzoeken
- Hoe varianten vergelijken?
- Aandacht voor monumentale karakter en belasting op Generaal Foulkesweg (en Diedenweg)
- Snelle, kortst mogelijke aantakking op hoofdstructuur
- Zorgen over belasting omliggende wegennet, onderzoek breder trekken
- Parkeeroplossing? Geen verhoogde druk op omgeving.

De gesprekken hebben geleid tot de volgende zaken die (extra) aandacht krijgen in het verkeersonderzoek:

- Wat is het effect van de woningbouwontwikkeling De Dreijen fase II op het direct omliggende wegennet? En welke van de vier ontsluitingsopties (of combinatie van ontsluitingen) is verkeerskundig mogelijk?
- Welke parkeernorm is passend bij het gebied met autoluwe ambities en welke maatregelen en randvoorwaarden zijn nodig om tot een autoluw gebied te komen?

Bron: verslag extra gesprekken d.d.10 juni 2025
www.dedreijen-fase2.nl

Participatie – uit de extra gesprekken 10 juni inzake verkeer (2/2)

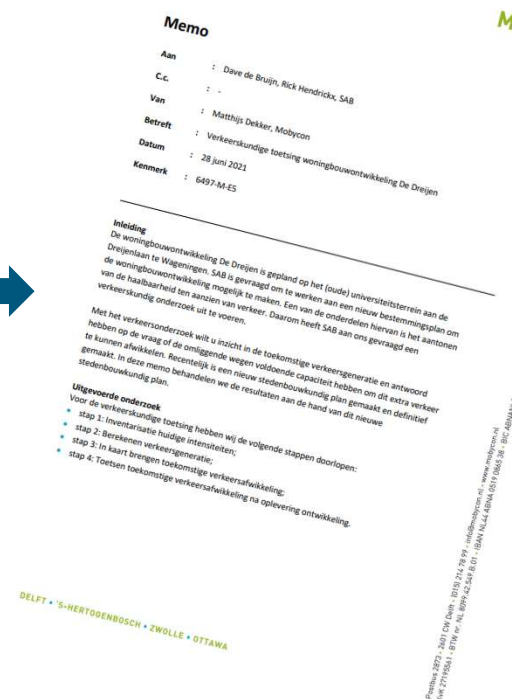
Ingekomen opmerkingen op verslag:

1, Het verkeer van De Dreijen fase 1 dient mee te worden genomen in het verkeersonderzoek van het totale plangebied 'De Dreijen' (fase 1 + fase 2) zoals vastgesteld in het gemeentelijk amendement integraal verkeersonderzoek (07/11/2022). De toekomstige 637 verkeersbewegingen per dag van fase 1 zijn vastgelegd in het verkeersonderzoek van Mobycon (d.d. 28/11/2021). Zie hiervoor met name ook pagina 6 van het bijgevoegde onderzoeksrapport. Dit door ons besproken onderwerp ontbreekt in het verslag.

https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0289.0088Dedreijen-VSG1/b_NL.IMRO.0289.0088Dedreijen-VSG1_tb15.pdf

2, Gezien de huidige en toekomstige verkeersintensiteit, de verkeerssnelheid en het verkeersgeluid op het aan het plangebied gelegen deel van de Diedenweg ('Diedenweg-Zuid') hebben wij de wens geuit om dit deel van de Diedenweg in te richten als een fietsstraat ('auto te gast'). Die wens ontbreekt in het verslag.

3, Wij hebben aangegeven dat wij het logisch zouden vinden, gezien eerdere communicatie over het plangebied, dat in het integrale verkeersonderzoek wordt uitgegaan van het aantal verkeersbewegingen op basis van 550 woningen voor fase 2. Dat betekent dat er naast het onderzoek op basis van 760 woningen voor fase 2 (zoals aangegeven door Haskoning) een tweede onderzoek op basis van 550 woningen voor fase 2 zou moeten worden uitgevoerd. Dit met elkaar besproken onderwerp missen wij in het verslag,



Bron: verslag extra gesprekken d.d.10 juni 2025
www.dedreijen-fase2.nl

Ambities/beleid gemeente en wensen omwonenden

- Ambitie uit visie bebouwde kom:
 - Generaal Foulkesweg, Diedenweg en Arboretumlaan 30 km/uur.
 - Ambitie: Gen. Foulkesweg als belangrijke fietsverbinding van berg naar binnenstad:
 - Hoge kwaliteit fietsers centraal
 - Fietser op rijbaan (fietspad niet optimaal nu)
 - *Randvoorwaarde: intensiteit autoverkeer niet te hoog*
- Omwonenden:
 - 'Diedenweg-Zuid' inrichten als een fietsstraat, auto te gast
 - Aandacht monumentaal karakter Gen Foulkesweg



Bron: visie bebouwde kom

Tussentijdse resultaten

- Resultaten vallen uiteen in de volgende onderwerpen
 - Ambities beleid en wensen omwonenden
 - Analyse inrichting wegen
 - Analyse netwerken
 - Intensiteiten en verkeersgeneratie
 - Ontsluitingsvarianten:
 - Voor- en nadelen
 - Relatie met wensen vanuit de omwonenden
 - Toets beleid/ambitie (gemeente, provincie)
- *Presentatie = highlights, ordegroottes en richtingen. In onderzoek.*

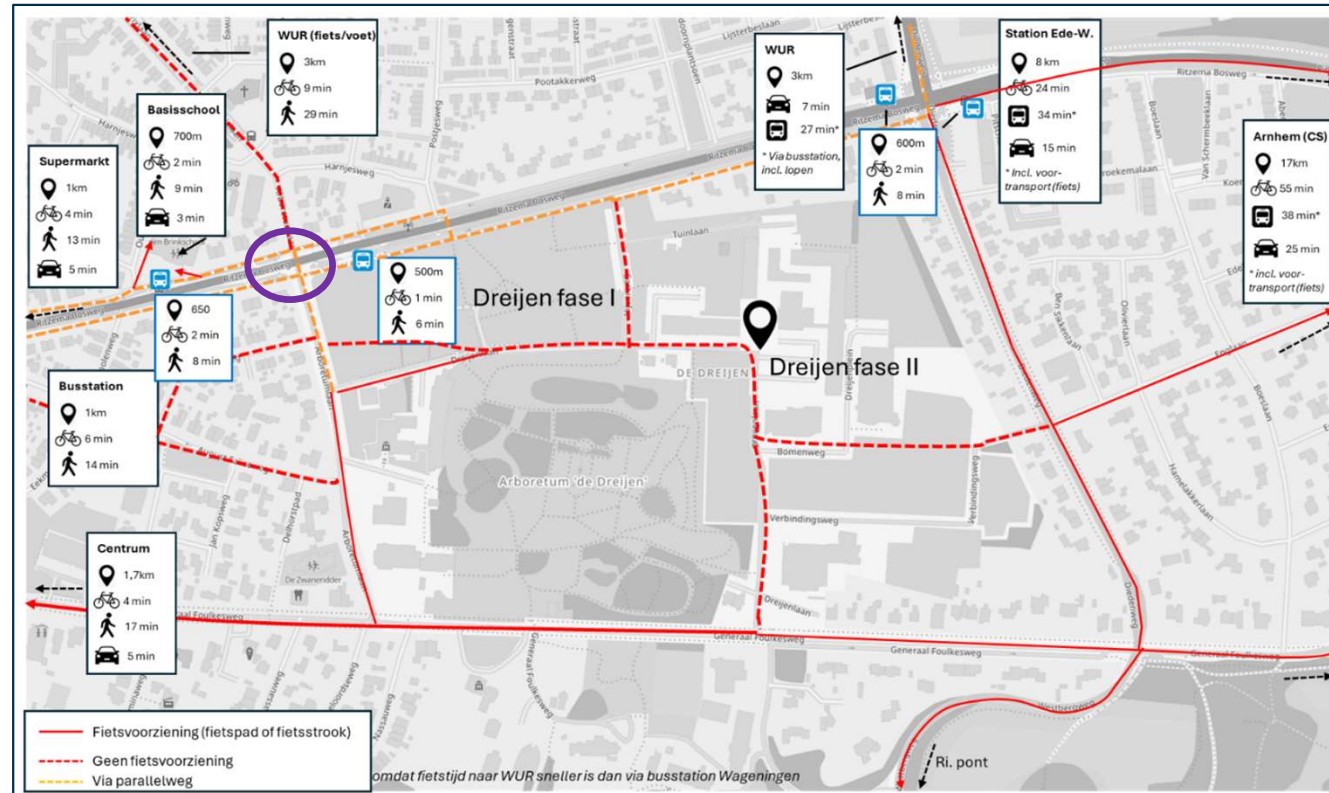
Analyse inrichting huidige wegennet

- Kruispunt Generaal Foulkesweg met Arboretumlaan aandachtspunt op aspect verkeersveiligheid → kans bij herinrichting weg 30 km/u
- Positie fiets verkeersregelinstallatie Arboretumlaan/R. Bosweg aandachtspunt



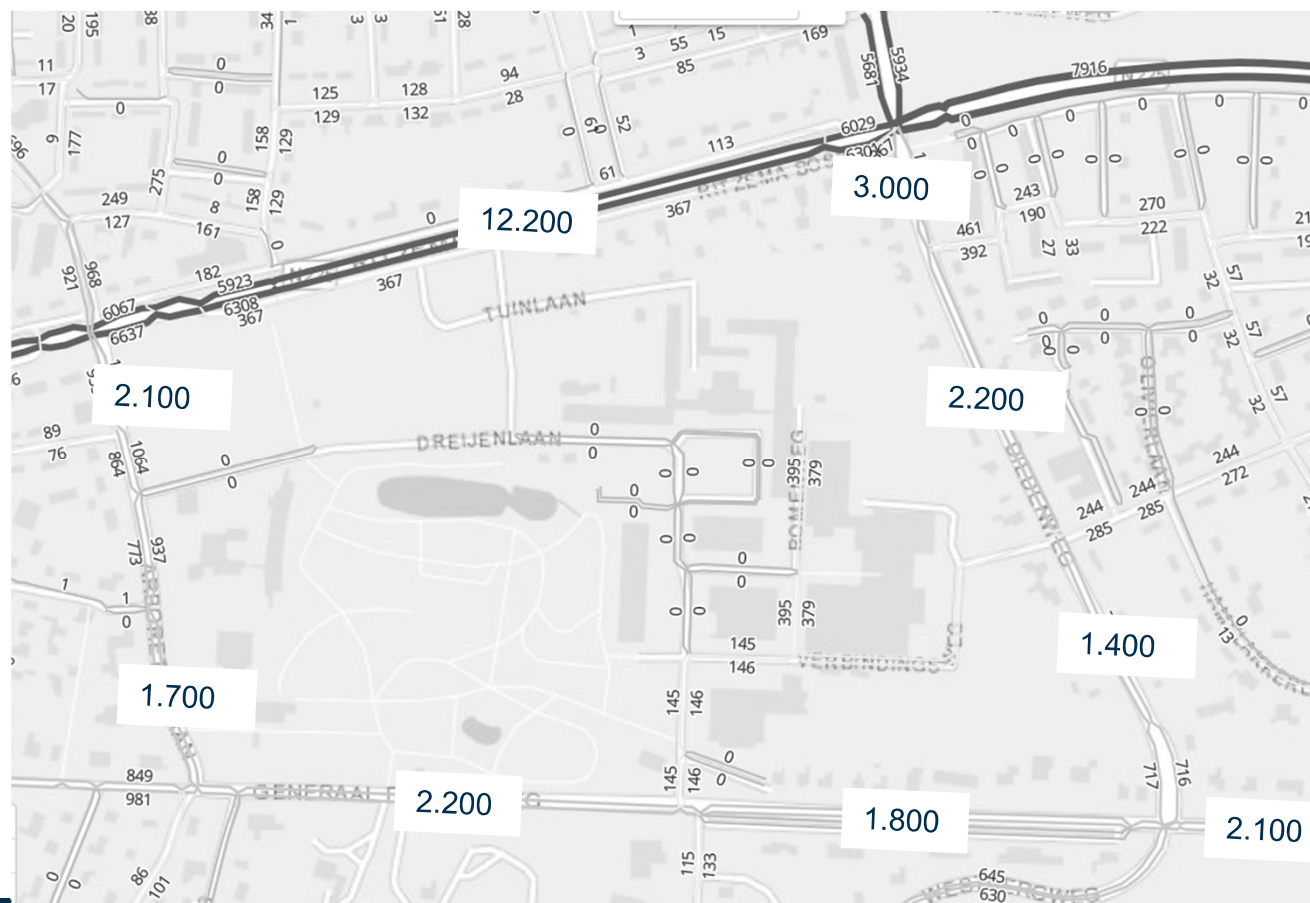
Analyse netwerken en ontwikkelingen

- Directe verbinding fiets en voetgangers naar voorzieningen (<10 minuten)
- OV verbetert na nieuwe concessie:
 - Snellere buslijn Arnhem
 - Snelle buslijn Nijmegen
- Aandachtspunten:
 - Fietsoversteek ontbreekt zuidkant kruispunt Arboretumlaan/R. Bosweg
 - Positie fiets Arboretumlaan/R. Bosweg
 - Capaciteit fietsenstallingen bushaltes in nieuwe situatie



Huidige hoeveelheid verkeer (2022)

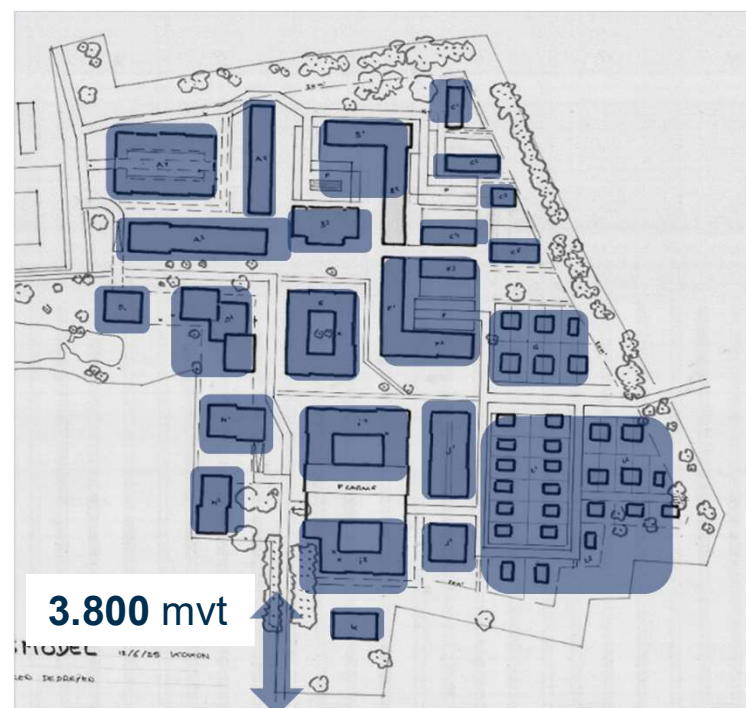
- Mvt/etmaal
- Bron: Verkeersmodel Food Valley – basisjaar



Dreijen fase II – verkeersgeneratie

Scenario	Aantal woningen / voorzieningen	Verkeersgeneratie per etmaal	Beleid / opmerking
Vroegere situatie (Campus nog geheel in gebruik)	Nvt	3.000 – 5.000	Bron: omgevingsscan gemeente Wageningen
Planopzet cf startnotitie én visie bebouwde kom (van eind 2024)	760 woningen 600 m2 bvo commercieel	3.800	Inzet mobiliteitstransitie (visie bebouwde kom). Compact én autoluw (delen autovrij)

Var 1 – zuidelijke ontsluiting / 1 tak



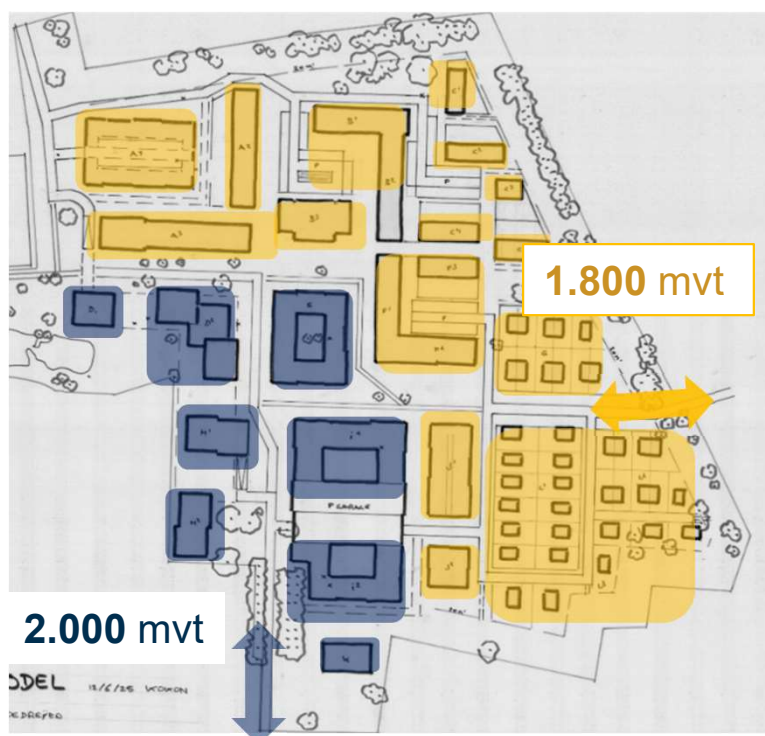
3.800 mvt

MVT = motovoertuigen - etmaal

Straatnaam	Verkeersintensiteit (mvt/etmaal)	Analyse wegvakken
Gen. Foulkesweg	3.400 - 4.300	• Intensiteit conflicteert met ambitie fietsroute • Verkeersafwikkeling kruispunt wel acceptabel
Diedenweg	3.900-5.500	• Past bij functie en inrichting (vrijliggend fietspad, 30 km/u)
Arboretumlaan	3.000 - 3.800	• Past bij functie en inrichting (fietsstrook)
• 1 tak zorgt ook voor meer autoverkeer door/om plangebied (negatief)		

- Variant met 1 ontsluiting niet wenselijk voor zowel omgeving als autoluw binnengebied Dreijen 2

Var 2 – zuidelijke & oostelijke ontsluiting



Straatnaam	Verkeersintensiteit (mvt/etmaal)	Analyse wegvakken
Gen. Foulkesweg	ca. 2.900 - 3.100	• Intensiteit past bij ambitie fietsroute
Diedenweg	ca. 2.700 – 5.500	• Past bij functie en inrichting (vrijliggend fietspad, 30 km/u) • Aansluiting 2-ri is inpasbaar
Arboretumlaan	ca. 2.400 - 3.200	• Past bij functie en inrichting (fietsstroken)
<i>Minder autokilometers door en om plangebied t.o.v. variant met één ontsluiting</i> Aantallen verkeerskundig acceptabel en passen bij ambities Wageningen		

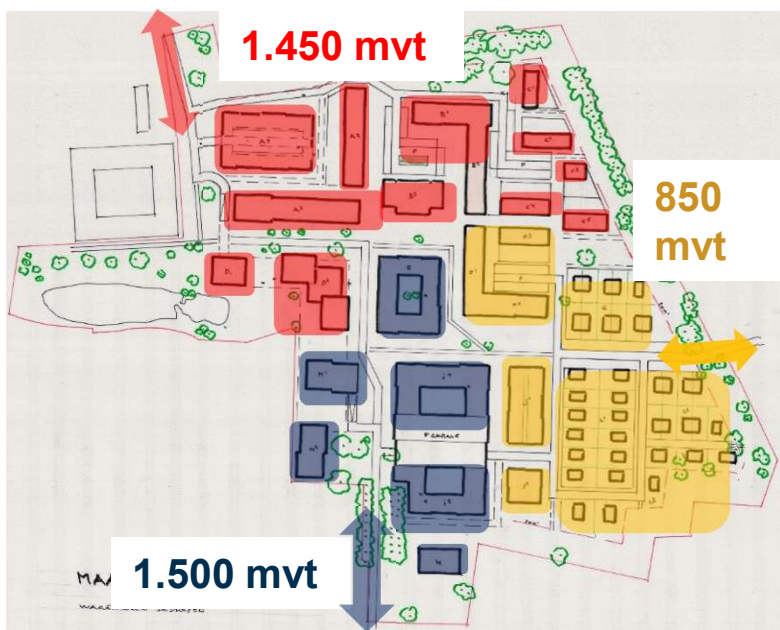
Haalbaarheid aansluitingen: Aansluiting Dienenweg

- Ideale wegprofiel rijbaan en voetpaden is mogelijk op basis van twee richtingen verkeer.
- Verbetert zicht door haaksere aansluiting op Dienenweg/Englaan –.
- Uitritconstructies zijn waarschijnlijk gewenste kruispuntvorm.

Let op: 30 km inrichting Dienenweg in voorbereiding.



Var 3: zuid/oost/noord



MVT = motovoertuigen - etmaal

Straatnaam	Verkeersintensiteit (mvt/etmaal)	Analyse wegvakken
Gen. Foulkesweg	2.700 - 2.800	Intensiteit past bij ambitie fietsroute
Diedenweg	1.900 – 4.600	- Past bij functie en inrichting (vrijliggend fietspad, 30 km/u) - Aansluiting 2-ri is inpasbaar, afwikkeling goed
Arboretumlaan	2.400 - 3.200	Past bij functie en inrichting (fietsstroken)
<i>Minder autokilometers door en om plangebied t.o.v. variant 1 en 2 past bij autoluw binnengebied</i>		

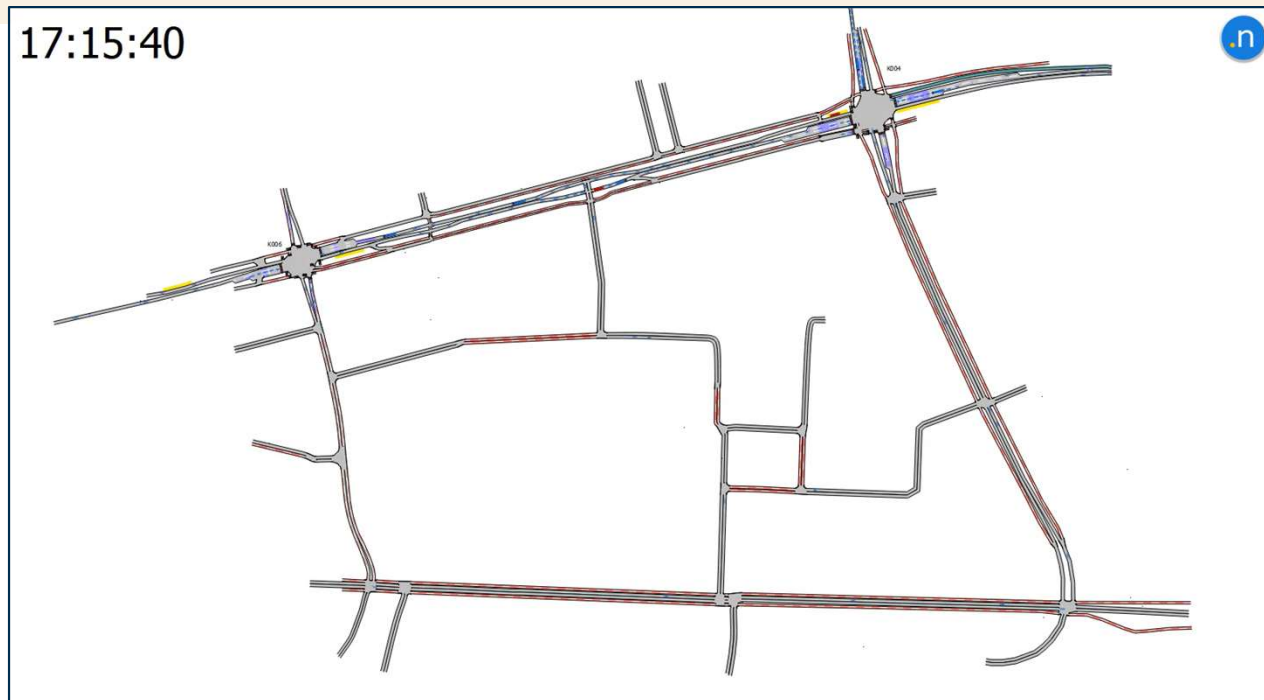
Analyse aansluiting Ritzema Bosweg

- Middenberm 6 meter is inpasbaar
- Hoogteverschil overbrugbaar
- Parallelbaan als fietsstraat
 - In stand houden i.v.m. woningen (ook 10 woningen fase 1 op parallelbaan).
- Kans is parallelweg west en oost ook ontsluiten op nieuwe aansluiting – parallelweg doodlopend (dan geen sprake van extra aansluiting)

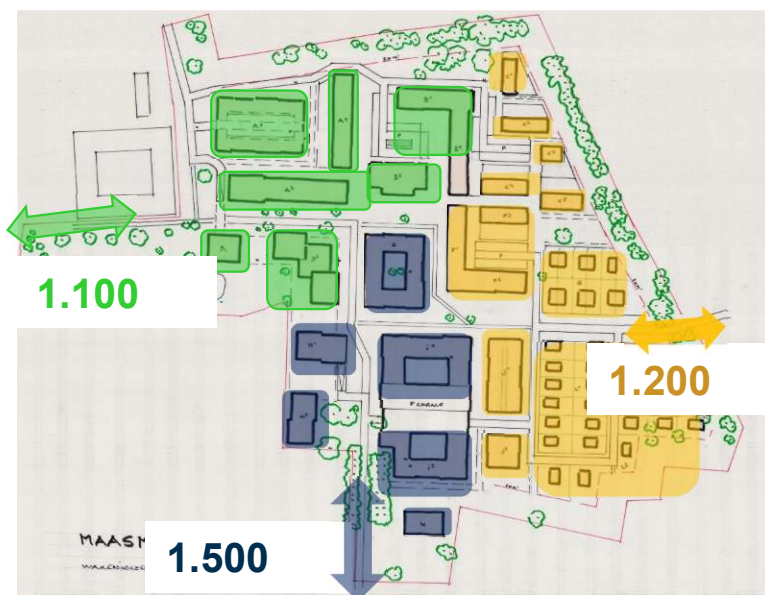


Var 3: zuid/oost/noord - simulatie

- Planjaar 2040, zonder aanvullende maatregelen aan VRI's
- Geen wachtrijen bij in- en uitrijden plangebied, soms wel afremmen achteropkomend verkeer.
- Aansluiting Ritzema Bosweg kan niet de hoofdontsluiting van het plangebied worden, wel als extra ontsluiting spreidingsvariant.
- Belangrijk: standpunt provincie over noordelijke ontsluiting nog niet ontvangen (hinder OV +5 sec met huidige intensiteiten t.o.v. var 2)



Var 4: zuid/oost/west

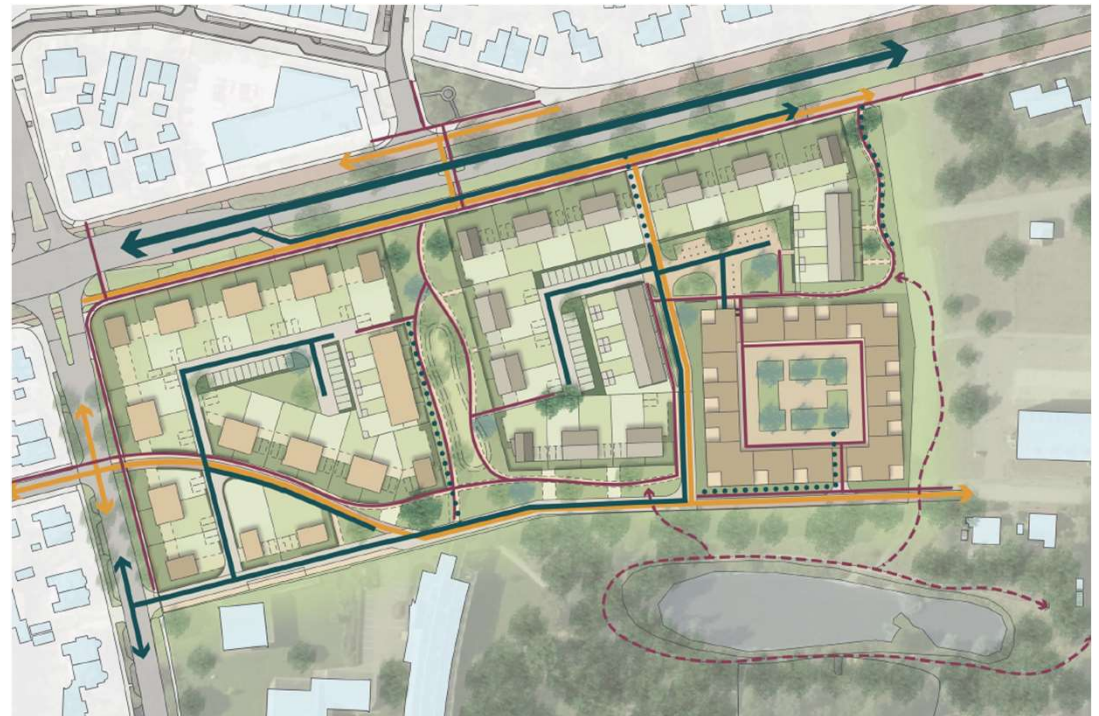


Straatnaam	Verkeersintensiteit (mvt/etmaal)	Analyse wegvakken
Gen. Foulkesweg	2.700 - 2.800	• Intensiteit past bij ambitie fietsroute
Diedenweg	1.900 – 4.800	• Past bij functie en inrichting (vrijliggend fietspad, 30 km/u) • Aansluiting 2-ri is inpasbaar en afwikkeling goed
Arboretumlaan	2-200 - 4.100	• Past bij functie en inrichting (fietsstroken) • afwikkeling goed
<i>Minder autokilometers door gebied t.o.v. variant 1 en 2</i>		

Aansluiting op de Arboretumlaan en visie knip

Onze visie op de knip tussen Fase 1 en 2:

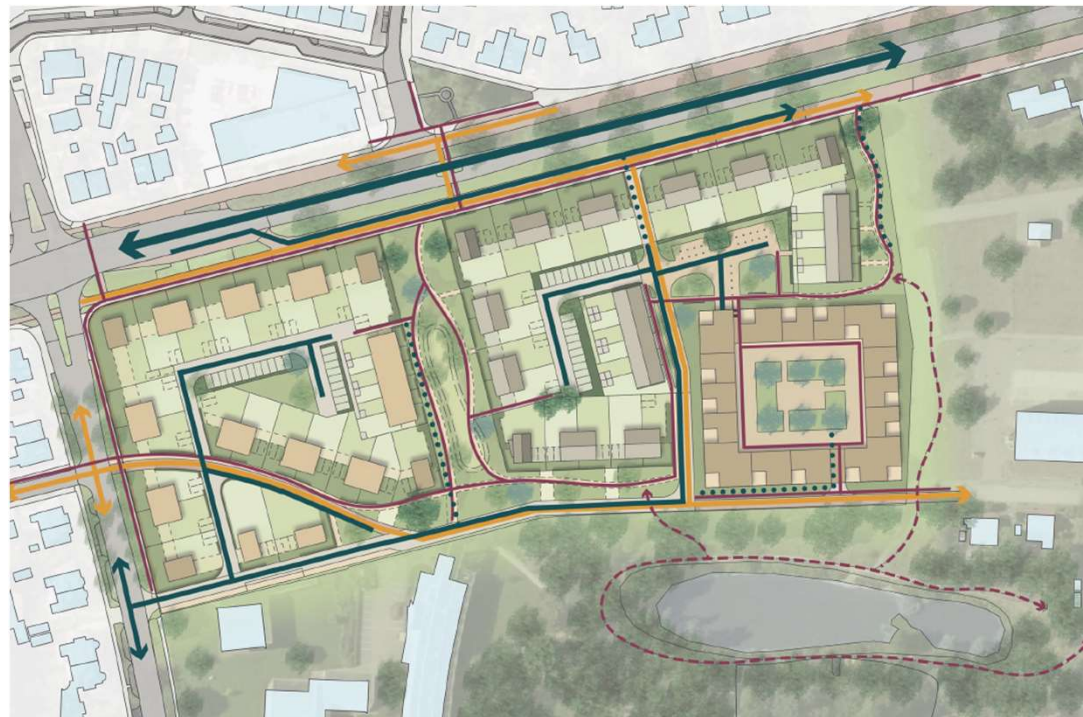
- Verkeersgeneratie Dreijen 1 met 637 mvt/etmaal erg hoog ingeschat in verkeersonderzoek
- 10 woningen Dreijen 1 worden via ontsloten Verkeersgeneratie
- Verwachte hoeveelheid verkeer eerder 420 mvt/etmaal op Arboretumlaan
- Aansluiting van noordelijk deel Dreijen 2 zou ca. 1500 extra verkeersbewegingen inhouden (Dreijen 1 en 2 samen)



Aansluiting op de Arboretumlaan en visie knip vervolg

Onze conclusies:

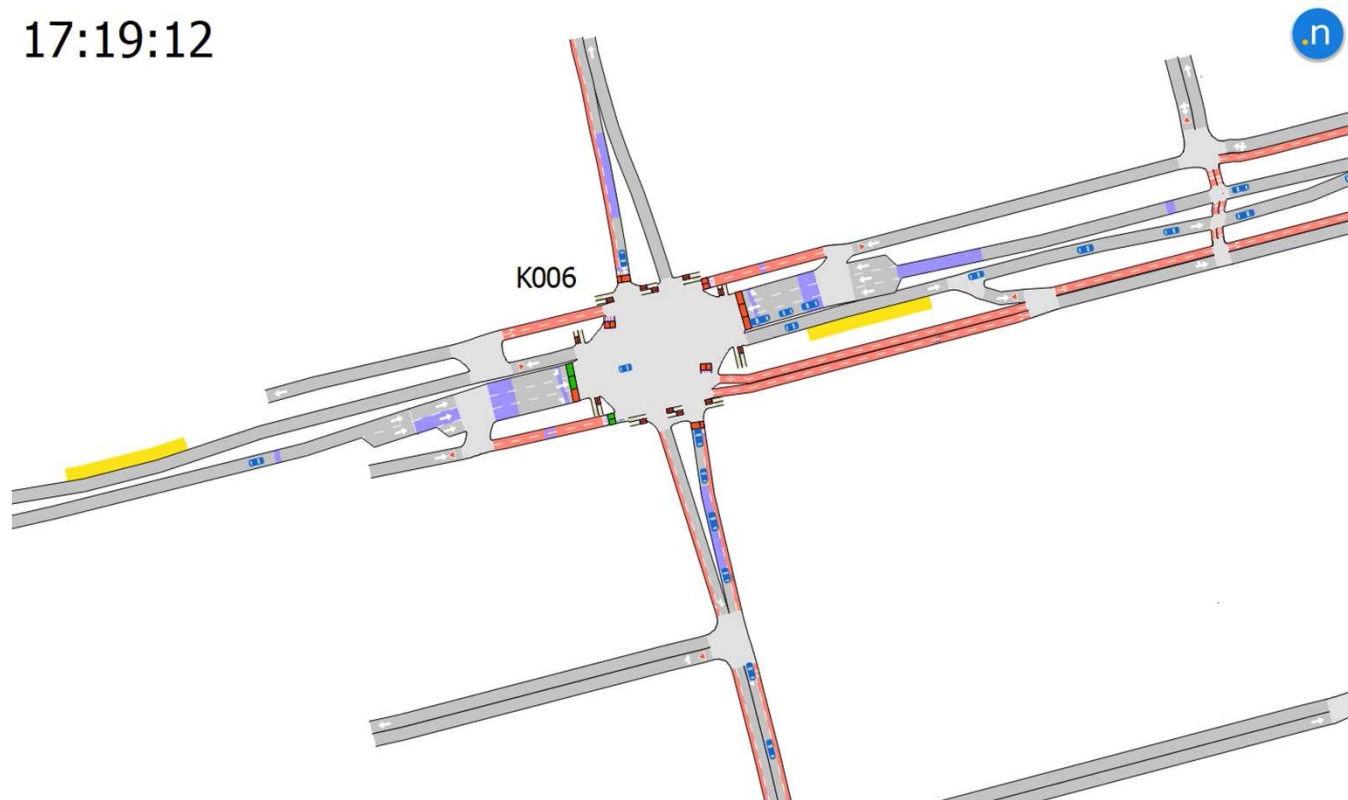
- Autoluw binnengebied maakt knip tussen Dreijen 1 en 2 verkeerskundig overbodig
- Door knip in Dreijen 2 wordt voorkomen dat er meer dan 1500 mvt/ etmaal door Dreijen 1 gaat rijden.
- Bij noordelijke ontsluiting op Ritzema Bosweg kan knip beter in stand blijven. Anders risico dat verkeer de VRI Ritzema Bosweg mijdt, door Dreijen 1 rijdt en dan via nieuwe ontsluiting.
- Bij geen noordelijke aansluiting is verplaatsing knip naar Dreijen 2 (en niet tussen Dreijen 1 en 2) gewenst in kader van spreiding verkeer en is mogelijk.



Var 4: simulatie

- Bus vergelijkbaar met variant 3 (+5 sec)

17:19:12



Vervolg

- Uitwerking en afronden onderzoeksrapportage verkeer (incl. afstemming gemeente en reacties omgeving)
- Nadere uitwerking mobiliteitsconcept plangebied (randvoorwaarden)
- Onderzoek geluid
- Boom Effect Analyse en natuur
- Nadere afstemming provincie (met name HOV afspraken)

Belangrijke opmerkingen:

- Deze presentatie betreft de tussentijdse resultaten op basis van een 1^e stedenbouwkundig schetsontwerp. Het schetsontwerp wordt nog ter participatie gepresenteerd tijdens de tussenbijeenkomst op 23 september 2025 en kan dus nog wijzigen.
- Het verkeersonderzoek brengt de mogelijkheden in kaart, de uiteindelijke beslissingen over de wijze waarop het plangebied zal worden ontsloten ligt bij de gemeente.

Vragen?