

## **Verslag extra gesprekken inzake verkeer op 10 juni 2025**

In het kader van de ontwikkeling van De Dreijen fase 2 vond op 13 mei jl. de themasessie 'verkeer' plaats. Gedurende deze themasessie konden omwonenden input geven ten behoeve van het verkeersonderzoek. Van deze bijeenkomst is een verslag gemaakt, gedeeld met de aanwezigen en geplaatst op de participatiewebsite.

Op 10 juni jl. is er een extra moment gepland om als omwonende te reageren op het verslag en de onderzoeksopzet. Op 10 juni hebben 10 omwonenden van deze gelegenheid gebruik gemaakt en zijn er 6 gesprekken gevoerd met de verkeerskundigen van Haskoning (voorheen Royal HaskoningDHV), André van Nieuwenhuizen en Jacco van Leuveren, Rene Sleenwenhoek van Blokland was ook aanwezig.

Hieronder een korte samenvatting van hetgeen besproken:

De zorgen over verkeersontsluiting blijven groot. Straten zoals de Ritzema Bosweg en Arboretumlaan worden als overbelast ervaren en bewoners vrezen dat extra verkeer de leefbaarheid onder druk zet. Er is behoefte aan een breed en onafhankelijk onderzoek naar alle ontsluitingsvarianten, inclusief subvarianten, en aandacht voor verkeersveiligheid, doorstroming en ecologische impact (zoals nabijheid van Natura 2000-gebieden).

Omwonenden willen meer inzicht in de onderzoeksopzet, gebruikte data en uitgangspunten. Er zijn inhoudelijke vragen gesteld over verkeerstellingen, parkeernormen en milieueffecten.

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?

Hierbinnen vallen veel deelvragen, die allemaal passen binnen een 'regulier' verkeerskundig onderzoek bij ruimtelijke ontwikkelingen. Zo worden netwerken voor voetganger, fietser, OV en auto geanalyseerd en bekeken of die bijdragen aan een autoluwe ambitie. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een verkeersmodel. In het toekomstjaar 2040 zijn alle vastgestelde ontwikkelingen in en rondom Wageningen verwerkt. Aanvullend hierop maken wij ook een microsimulatie die

bijvoorbeeld de effecten van de verkeerslichten op de Ritzema Bosweg laten zien en hoe de kruispunten rondom het plangebied daadwerkelijk gaan functioneren op basis van voorrangsregelingen en dergelijke en ontsluitingsvarianten. In de wijk checken wij of het plan voldoet aan de ambities zoals die geformuleerd zijn in de 'Visie bebouwde Kom Wageningen'. Financiën worden in dit onderzoek niet meegewogen.

Alle ontsluitingsvarianten worden onderzocht:

1. Zuidelijke ontsluiting Generaal Foulkesweg
2. Zuidelijke ontsluiting Generaal Foulkesweg met Diedenweg
3. Zuidelijke ontsluiting, noordelijke ontsluiting en oostelijke ontsluiting
4. Zuidelijke ontsluiting, oostelijke ontsluiting en westelijke ontsluiting
5. Alle ontsluitingen (noord-oost-zuid-west als spreidingsvariant)
6. Noordelijke ontsluiting (Ritzema Bosweg)
7. Noordelijk (Ritzema Bosweg) plus oosten (Diedenweg)
8. Noordelijke ontsluiting RB-weg) plus westelijke ontsluiting

Ook wordt de knip tussen Dreijen 1 en 2 onderzocht. Wat zou de hoeveelheid verkeer zijn met knip en zonder knip op basis van het plan met een autoluw middengebied.

Tot slot

Naast het verkeer kwamen ook andere zaken aan de orde. Bewoners geven aan dat zij het participatieproces als rommelig en onvoldoende transparant ervaren. Er is kritiek op de communicatie vanuit de gemeente en ontwikkelaar, en het gevoel leeft dat bewoners onvoldoende serieus worden genomen. Zij geven aan dat participatie met name adviserend is, maar willen graag daadwerkelijk invloed uitoefenen. Daarbij merken zij op dat de snelheid van het proces en de opeenstapeling van bijeenkomsten zorgen voor extra druk.

Het vertrouwen in de gemeente is laag, mede door eerdere ervaringen en onduidelijke communicatie. Omwonenden vragen om een open, eerlijke en gelijkwaardige samenwerking, waarin hun zorgen serieus worden genomen. Ze willen dat het onderzoek onafhankelijk wordt uitgevoerd en dat participatie meer is dan een formaliteit.

Er is behoefte aan een extra gesprek vóór de volgende participatiebijeenkomst, en aan structurele betrokkenheid via vertegenwoordiging in overlegmomenten. De verkeerscommissie, bestaande uit bewoners van de 4 straten, wil actief meedenken en de achterban vertegenwoordigen.

Gebroeders Blokland is als ontwikkelaar verantwoordelijk voor het participatieproces en geeft aan de gemaakte opmerkingen over dit proces in overweging te nemen voor het vervolg. Daarbij geeft Blokland aan dat participatie vormvrij is en bedoeld om verschillende belangen, inzichten en zorgen zichtbaar te maken en mee te nemen in de afwegingen die in het proces worden gemaakt. Er zal niet op alle punten overeenstemming zijn, maar het gesprek blijft belangrijk. Daarbij is het uitgangspunt een proces dat open, inzichtelijk en zorgvuldig wordt ingericht, met aandacht voor wederzijds begrip en respect voor elkaars positie.

Blokland komt op korte termijn met een datum voor de extra gesprekken voorafgaand aan de volgende participatiebijeenkomst (tussenbijeenkomst), waarbij de tussentijdse resultaten van het verkeersonderzoek besproken worden en waarvoor de verkeerscommissie en alle omwonenden zich kunnen aanmelden.

### **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](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,*