



Monitoring Mobiliteitsmanagement Business en Sciencepark

Rapportage van de nulmeting 2011

Datum 9 juni 2011
Kenmerk SR033

MuConsult B.V.
Postbus 2054
3800 CB Amersfoort
Tel. 033 – 465 50 54
Fax 033 – 461 40 21
E-mail INFO@MUCONSULT.NL
Internet WWW.MUCONSULT.NL

Inhoudsopgave

1. Inleiding	2
1.1 Achtergrond	2
1.2 Nulmeting	3
1.3 Leeswijzer	3
2. Onderzoeksverantwoording enquête	4
2.1 Inleiding	4
2.2 Wat is er gemeten	4
2.3 Wie is er gemeten	4
2.4 Wanneer is er gemeten	5
2.5 Conclusie	5
3. Resultaten werknemersenquête	6
3.1 Inleiding	6
3.2 Autokilometers	6
3.3 Herkomst en bestemming	6
3.4 Woon/werkverkeer	7
3.5 Dienstreizen	9
3.6 Bereikbaarheid werkadres	11
3.7 Interesse in projecten 'De Bereikbare Vallei'	11
4. Conclusies	13
5. Bijlage	14

1. Inleiding

1.1 Achtergrond

De gemeenten Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal werken sinds 2002 samen op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling, onder de naam WERV. Basisgedachte achter de samenwerking is het elkaar aanvullen - complementair zijn - om zo een complete regio te vormen. Daarin richt elke gemeente zich op een specifieke activiteit. Dit zijn de volgende pijlers:

- ▶ **Wageningen:** Kennisstad ('Life Sciences' en 'Food Valley')
- ▶ **Ede:** Bovenlokale voorzieningen
- ▶ **Rhenen:** Recreatie en Toerisme
- ▶ **Veenendaal:** Winkelhart met bovenregionale uitstraling

Omdat de vier pijlers elkaar aanvullen voor de inwoners van de regio, en omdat de regio aantrekkelijk wil zijn voor reizigers, is een goede bereikbaarheid van groot belang. De regio vormt daarom een gezamenlijk beleid met behulp van Slim Werken en Slim Reizen. De WERV gemeenten hebben daarbij speerpunten geformuleerd om de bereikbaarheid te verhogen. In juli 2009 sloten samenwerkende overheden, werkgevers en werkgeversorganisaties een regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement om niet-noodzakelijk autogebruik te verminderen in de spitsperiode met 5%. In de loop van 2011 is er bovendien sprake van een bestuurlijke samenwerking met gemeenten in de Noordelijke Vallei, onder de naam Food Valley. De doelstelling die in 2009 in het regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement is opgesteld, komt overeen met de doelstelling van de landelijke Taskforce Mobiliteitsmanagement (TFMM).

Doelstelling Convenant Mobiliteitsmanagement Zuidelijke Vallei / WERV:

Inzet van de mobiliteitsmanagementmaatregelen in het convenant is gericht op (1) het vermijden van autokilometers in de spits met 5% en (2) het verlagen van de CO₂-uitstoot met 20% in twee jaar voor deelnemende organisaties en bedrijven. Daarbij wordt gestreefd naar (3) een verhoging van het fietsgebruik en daarmee een verlaging van het ziekteverzuim.

De maatregelen die genoemd worden in het regionale convenant van de Zuidelijke Vallei zijn onder te verdelen in drie categorieën:

1. Niet 'naar het werk' maar 'aan het werk';
2. Minder met de auto; en
3. Samen werken aan bereikbaarheid.

In de WERV-regio is gekozen is voor een bottom-up benadering waarbij elk bedrijf in de regio kan instappen en waarbij het gaat om filebestrijding, klimaat en gezondheid. Voor de bottom-up benadering werd gekozen om de betrokkenheid van werknemers en bedrijven zo hoog mogelijk te krijgen. De werknaam van het programma is 'De Bereikbare Vallei'.

1.2 Nulmeting

Door middel van een monitoringprogramma wil regio WERV de stand van zaken vaststellen met betrekking tot de afspraken in het convenant. Vervolgens wil men de voortgang van de uitvoering van de afspraken in het convenant volgen. In januari en februari 2011 is een nulmeting uitgevoerd onder werknemers waarmee de stand van zaken in 2011 is vastgelegd. Met de resultaten van de nulmeting Mobiliteitsmanagement wil regio WERV betrokken bedrijven helpen bij de aanpak van mobiliteitsmanagement en adviseren over kansrijke maatregelen. Daarnaast vindt de regio het van belang om inzicht te verkrijgen in de meest kansrijke duurzaamheidsmaatregelen zodat afstemming kan plaatsvinden met het klimaatbeleid. Er zal eind 2012 een éénmeting plaatsvinden, waarna er een evaluatie kan plaatsvinden van de voortgang. Aan MuConsult is gevraagd deze beide metingen uit te voeren.

1.3 Leeswijzer

Deze onderzoeksrapportage heeft betrekking op de resultaten van de nulmeting onder werknemers van het Business en Sciencepark. De rapportage is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 beschrijft de onderzoeksopzet en onderzoeksverantwoording van de enquête onder werknemers. In hoofdstuk 3 worden de resultaten van deze enquête toegelicht. Afgesloten wordt met de belangrijkste conclusies en aanbevelingen.

2. Onderzoeksverantwoording enquête

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de onderzoeksaanpak van de enquête onder werknemers. Er wordt achtereenvolgens in gegaan op:

- ▶ Wat is gemeten
- ▶ Wanneer is gemeten
- ▶ Wie is gemeten (respons en achtergrondkenmerken)

2.2 Wat is er gemeten

Met de nulmeting Mobiliteitsmanagement voor de regio WERV is middels een webenquête het reis- en werkgedrag in kaart gebracht van werknemers van de deelnemende bedrijven.

In de enquête komt onder andere aan de orde:

- ▶ Werkgedrag (begin en eindtijden, mate van zakelijke reizen);
- ▶ Reisgedrag (reistijden en vervoerswijze van/naar vast werkadres en andere werkadressen);
- ▶ Achtergrondkenmerken (leeftijd, geslacht, herkomst).

2.3 Wie is er gemeten

Algemene doelgroep

Doelgroep van het onderzoek zijn de werknemers van de bedrijven die het convenant hebben ondertekend of dit in de nabije toekomst willen gaan doen.

In tabel 1 is zichtbaar welke bedrijven in juni 2011 het convenant hebben ondertekend en welke bedrijven dit naar verwachting gaan doen. In totaal hebben de bedrijven samen ongeveer 15.000 werknemers. De grootste Wageningse werkgever is het Wageningen Universiteit en Researchcentrum (ca. 6.500 werknemers).

Tabel 1.1: Overzicht convenantpartners en aspirant convenantpartners regio WERV

Gemeente	Naam bedrijf	Deelnemer convenant	Aspirant deelnemer
Ede			
	Johannus orgelbouw	x	
	Ziekenhuis Gelderse Vallei	x	
	Emerson process management	x	
	NISB	x	
	RVS-ING		x
	Gemeente Ede	x	
	Deli XL	x	
	Plantion	x	
	Bedrijvenvereniging Kievitsmeent		x
	Parkmanagement Ede		x
Wageningen			
	Pantarijn college	x	
	Gemeente Wageningen	x	
	Wageningen UR	x	

Seminis/Monsanto	x
Menzis	x
Business en Sciencepark	x
CROW	x
Ondernemers binnenstad Wageningen (WOC)	x
Veenendaal	
Gemeente Veenendaal	x
Rhenen	
Gemeente Rhenen	x
Overig	
Provincie Gelderland	x
Provincie Utrecht	x
Kamer van Koophandel	x

Respons Business en Sciencepark

In februari hebben werknemers van de bedrijven, gevestigd op het Business en Sciencepark, deelgenomen aan de nulmeting. De totale respons van de enquête is 276 werknemers. Dit is 30% van de 900 werknemers van het Business en Sciencepark. De gegevens in het vervolg van dit rapport zijn gebaseerd op deze 276 werknemers.

Achtergrondkenmerken werknemers Business en Sciencepark

Van de respondenten van het Business en Sciencepark is 33% vrouw en 67% is man. De leeftijdscategorie 35-44 jaar is het meest vertegenwoordigd met 36%, daarna volgen 45-54 jaar (28%), 23-34 jaar (27%) en 55-64 jaar (9%). De meeste werknemers werken fulltime (66,7%), terwijl een gedeelte (22,8%) van de werknemers een parttime baan heeft tussen de 24 en 32 uur, en een minderheid (10,5%) heeft een parttime baan van minder dan 24 uur per week.

2.4 Wanneer is er gemeten

De webenquête kon worden ingevuld van 31 januari 2011 tot en met 28 februari 2011. De eerste vragenlijst is door een werknemer van het Business en Sciencepark ingevuld op 31 januari en de laatste op 23 februari 2011. De meeste enquêtes zijn ingevuld op dinsdag 15 februari (17% van het totaal) en op dinsdag 1 februari (16% van het totaal) en woensdag 2 februari (12% van het totaal). Redenen van deze pieken zijn dat de organisaties op die dagen de uitnodiging of een reminder uitstuurd.

2.5 Conclusie

De totale respons onder werknemers van het Business en Sciencepark Wageningen is voldoende om betrouwbare uitspraken te doen over de totale groep werknemers. Echter, bij een onderverdeling in subgroepen zal door een kleine steekproefomvang per groep de betrouwbaarheid niet altijd toereikend zijn ($N < 50$). Wanneer dit het geval is in deze rapportage, zal dat worden weergegeven in de tabellen.

3. Resultaten werknemersenquête

3.1 Inleiding

De hoofddoelstelling van het regionale convenant is de reductie van autokilometers in de spits. Daarom begint deze paragraaf met de resultaten van de autokilometers gemaakt door de werknemers die van en naar het werkadres reizen. De volgende paragrafen gaan in op de overige kenmerken van het reisgedrag en de mogelijke alternatieven om het huidige reisgedrag op een andere wijze te doen dan met de auto of op een ander tijdstip. Er wordt ook ingegaan op de kenmerken van zakenreizen, zoals het gebruik van verschillende vervoermiddelen en de mogelijkheden voor een alternatief.

3.2 Autokilometers

Woon/werkreizen

Woon/werkreizen zijn gedefinieerd als reizen van het huisadres naar het vaste werkadres en terug. Bij de verplaatsingen in de spits gaat het om verplaatsingen die (geheel of gedeeltelijk) tussen 7.00 en 9.00 uur worden gemaakt, dan wel om verplaatsingen die tussen 16.00 en 19.00 uur worden gemaakt.

Zoals men kan zien in tabel 3.1 leggen de werknemers die met de auto reizen, gemiddeld 233 kilometer per week af voor woon/werkverkeer (heen en terugreis). Dit is opgemaakt uit de postcodegegevens van de woon- en werklocatie die de werknemers opgaven. Gemiddeld genomen werken de werknemers 3 dagen per week; dit betekent dat de automobilisten dagelijks gemiddeld 80 kilometer rijden. Er wordt grotendeels naar het werk gereisd tijdens spitsuren; het aandeel van de gereden kilometers in de spits is 78% (182 kilometer).

Tabel 3.1: Aandeel werknemers (%) dat gebruik maakt van de auto voor woon/werkverkeer en gemiddeld aantal autokilometers per week voor woon/werkreizen van werknemers regio WERV, Business en Sciencepark.¹

	Aandeel auto in modal split	Kilometers automobilisten
Ochtendspits (7-9 uur)	59%	74
Avondspits (16-19 uur)	64%	108
Dal (9-16 en 19-7 uur)	64%	50
Totaal	63%	233

3.3 Herkomst en bestemming

In tabel 3.2 staan de herkomst en bestemming van de werknemers weergegeven. Ruim een derde (38%) van de werknemers is woonachtig op of nabij de Veluwe en uit de regio Arnhem/Nijmegen komt iets meer dan een kwart van de werknemers (26%).

Wanneer we nader kijken, blijkt dat de meeste werknemers die in de Veluwe wonen uit de gemeente Wageningen (24% van het totaal) en uit de gemeente Ede (6% van het totaal) komen.

¹ In verband met afronding tellen niet alle categorieën op tot precies 100%.

Tabel 3.2 Aantal werknemers (%) verdeeld naar herkomst en bestemming²

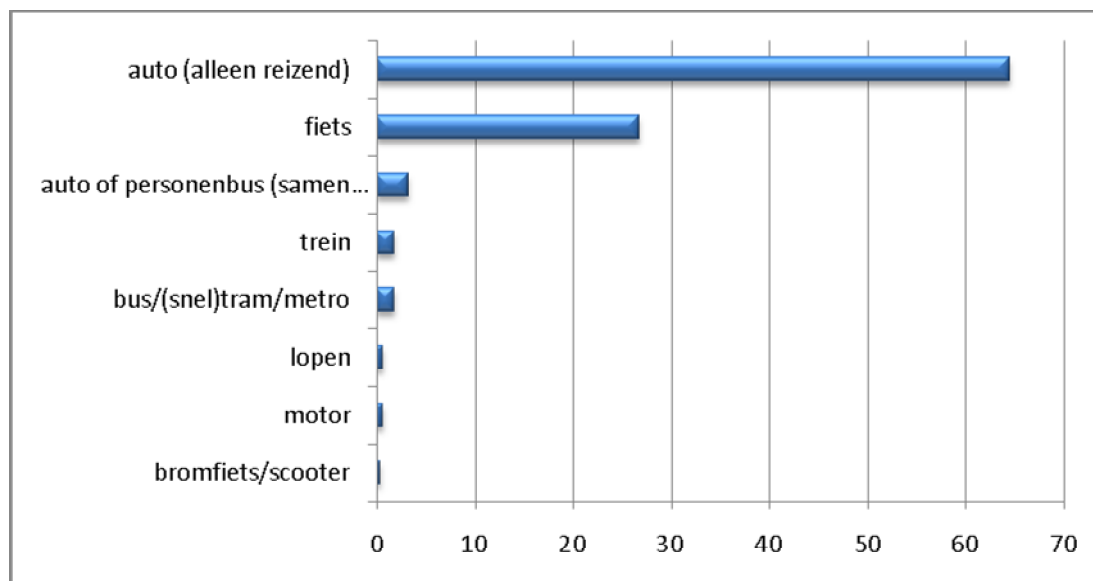
Bestemming Business and Sciencepark	
Herkomst	
Veluwe	38%
Arnhem/Nijmegen	26%
Utrecht	5%
Zuidwest-Gelderland	2%
Overig	28%

3.4 Woon/werkverkeer

Vervoermiddelkeuze

Aan de respondenten is gevraagd welk vervoermiddel zij als het hoofdivervoermiddel gebruiken. In figuur 3.3 is de vervoermiddelkeuze van werknemers voor woon/werkreizen te zien. De auto wordt door 65% van de werknemers gebruikt als hoofdivervoermiddel. Het percentage werknemers dat voornamelijk de fiets gebruikt is 27%. Circa 3% reist samen met anderen in de auto of een eigen personenbus. Met de bus, zowel als met de trein, komt 2% van de werknemers naar het werk.

Figuur 3.3 Het hoofdivervoermiddel per werknemer voor woon/werk verplaatsingen (%)



Vervoermiddelkeuze en woon/werkafstand

In tabel 3.4 is de vervoermiddelkeuze van de werknemers uitgesplitst naar woon/werkafstand (bepaald op basis van postcodes die werknemers hebben ingevuld). De auto is favoriet op de afstanden groter dan 15 km. Verder valt op dat de auto het meest gebruikte vervoersmiddel is, ook over afstanden waar de (elektrische) fiets een goed alternatief is. Op de onderste regel van de tabel zijn de gemiddelde reistijden per afstandsklasse te vinden.

² In verband met afronding tellen niet alle categorieën op tot precies 100%.

Tabel 3.4 Meest gebruikte vervoermiddel en reistijd voor woon/werkverkeer door werknemers (%) naar woon/werk afstandsklasse voor enkele reis (km)³

Vervoermiddelkeuze	t/m 2,5 km	2,5-7,5 km	7,5 t/m 15 km	15 t/m 30 km	meer dan 30 km	Totaal
Auto (alleen reizend)	11%	41%	64%	86%	88%	65%
Auto of personenbus (samen reizen)	0%	0%	3%	8%	5%	3%
Motor	0%	0%	3%	0%	1%	1%
Trein	0%	0%	0%	0%	5%	2%
Bus/sneltram/metro	0%	3%	3%	3%	1%	2%
Fiets	84%	54%	28%	3%	1%	27%
Lopen	4%	0%	0%	0%	0%	1%
<i>Verdeling aandelen afstandsklasse</i>	17%	14%	14%	13%	41%	100%
<i>Reistijd in minuten per afstandsklasse</i>	9	18	25	36	57	36

Vervoermiddelkeuze en reistijd

De werknemers wonen gemiddeld 32 kilometer van hun werkadres en hebben een gemiddelde reistijd van woning naar werk van 37 minuten (ervaren reistijd door werknemers). Uit tabel 3.5 blijkt dat treinreizigers de grootste woon/werkafstand afleggen en de langste reistijd hebben; de voetgangers hebben de kortste woon/werkafstand en reistijd. De woon/werkafstand is berekend op basis van postcodes die de werknemers opgaven van woon- en werkadres, en niet op basis van een eigen inschatting van de afstand.

Tabel 3.5 Gemiddelde woon/werkafstanden (km) en reistijden (minuten) door werknemers regio WERV, Business en Sciencepark.

Groep werknemers	Woon/werkafstand (km)	Reistijd (minuten)
Automobilisten	42	44
Treinreizigers	75	76
Bus reizigers	21	45
Fietsers	4	15
Voetgangers	1	9
Totaal	32	37

Gebruik privé-auto of leaseauto

Van de werknemers die gewoonlijk een auto gebruiken voor hun woon/werkverkeer, gebruikt zo'n tweederde (67,4%) een privé-auto, terwijl een derde van de werknemers (32,6%) een leaseauto of auto van de zaak gebruikt.

Alternatieven

De alternatieven die bestaan voor het huidige woon/werkverkeer zijn met name het gebruik van andere vervoermiddelen en flexibele werktijden. Daarom is aan de werknemers gevraagd welke alternatieven zij gebruiken voor hun hoofdvervoermiddel, oftewel welke andere vervoerswijzen zij gebruiken. Daarnaast kijken we naar de huidige mogelijkheden van werknemers om één dag of meer per week thuis te werken.

Alternatieve vervoersmiddelen

In tabel 3.6 is te vinden welk alternatief vervoermiddel werknemers gebruiken wanneer zij niet hun primaire vervoersmiddel gebruiken. Voor de auto worden de fiets en de trein als beste alternatief gezien, en verder wordt carpoolen vaak als alternatief gebruikt.

³ In verband met afronding tellen niet alle categorieën op tot precies 100%.

Tabel 3.6 Meest gebruikte alternatieve vervoermiddel voor woon/werkverkeer door werknemers (%) per meest gebruikte vervoersmiddel⁴. Alleen vervoersmiddelen weergegeven die voor meer dan 3% van de werknemers het hoofdvervoermiddel zijn.

	Auto (alleen reizend)	Auto of personenbus (samen met anderen)	Fiets
Auto	-	2%	60%
Auto of personenbus (samen reizen)	7%	-	0%
Motor	3%	0%	0%
Trein	6%	0%	0%
Bus	2%	0%	1%
Fiets	17%	0%	-
Lopen	0%	0%	14%
Geen alternatief	65%	22%	26%

Flexibele werktijden

In tabel 3.7 is te zien dat het grootste deel van de werknemers tot op zekere hoogte flexibele werktijden heeft. Zij mogen binnen marges vroeger of later beginnen en eindigen met werk, of mogen hun begin- en eindtijd volledig zelf bepalen.

Tabel 3.7: Aandeel werknemers (%) dat flexibele werktijden heeft, van de werknemers regio WERV, Business en Sciencepark.

Mate van flexibiliteit	Aandeel werknemers
Begin en eindtijd staan vast	14%
De begin- en eindtijd heeft een marge van 2 uur, bijvoorbeeld begintijd tussen 8-10	52%
Werknemer mag de begin- en eindtijden zelf bepalen	32%
Anders	2%
Totaal	100%

3.5 Dienstreizen

Aantal dienstreizen

Dienstreizen zijn alle reizen voor het werk anders dan woon/werkverkeer. Hieronder vallen bijvoorbeeld reizen naar een andere vestiging van de werkgever, naar een detacheringplek, naar externe vergaderingen, op bezoek bij een klant en dergelijke. In tabel 3.8 valt op dat het overgrote deel van de werknemers vrijwel nooit een dienstreis heeft (samen 45%).

Tabel 3.8 Frequentie van dienstreizen van de werknemers regio WERV, Business en Sciencepark.

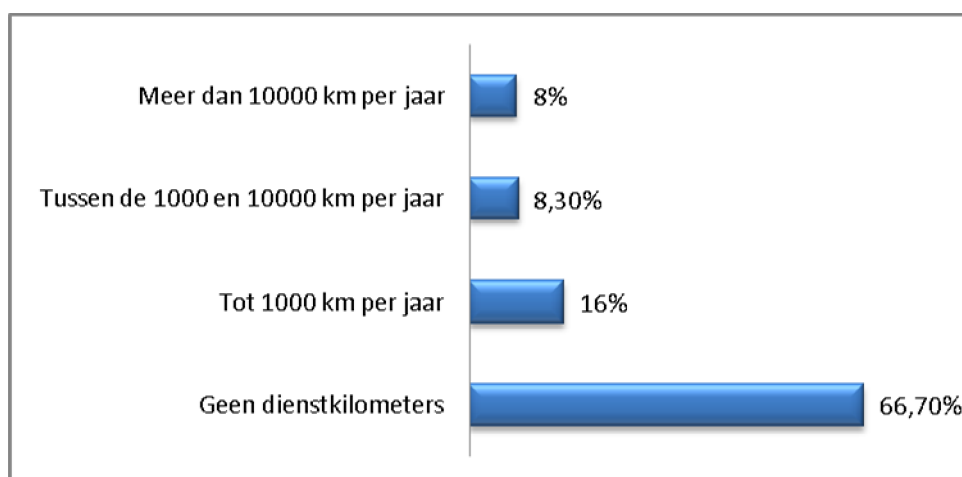
Aantal dienstreizen	Aantal	Percentage
nooit	57	21%
minder dan 1 dag per maand	65	24%
1 tot 3 dagen per maand	71	26%
1 tot 2 dagen per week	58	21%
3 tot 4 dagen per week	24	9%
5 tot 7 dagen per week	1	0%
Totaal	276	100%

⁴ In verband met afronding tellen niet alle categorieën op tot precies 100%.

Kilometers dienstreizen

Tabel 3.9 is een grafiek van de kilometers die de werknemers op jaarbasis maken voor dienstreizen. Het overgrote deel van de werknemers maakt geen dienstreizen (184 werknemers), terwijl een kleine minderheid meer dan 10000 kilometers rijdt (en minder dan 45000 kilometer). In tabel 3.8 zagen we nog dat 21% van de werknemers nooit dienstreizen maakt. In tabel 3.9 zien we dat bijna 67% van de werknemers geen dienstkilometers maakt, en dat is een veel hoger getal. Het verschil ontstond omdat in tabel 3.8 alle dienstreizen zijn meegenomen, ook die met bijvoorbeeld de trein, terwijl het in tabel 3.9 alleen om autokilometers gaat.

Figuur 3.9 Meest gereden afstand per persoon per jaar voor dienstreizen (%).



Vervoermiddelkeuze en alternatieven

In tabel 3.10 is te vinden welk vervoermiddel men gebruik bij dienstreizen, en welke alternatieven men overweegt. Voor de auto wordt de trein en carpoolen met een auto als beste alternatief gezien. In het algemeen wordt de trein het meest als alternatief gezien. Met name in de groep automobilisten valt veel te winnen, wanneer zij overtuigd kunnen worden van de mogelijkheid om de trein te gebruiken.

Tabel 3.10 Meest gebruikte alternatieve vervoermiddel voor woon/werkverkeer door werknemers (%) per meest gebruikte vervoersmiddel⁵. Alleen vervoersmiddelen weergegeven die voor meer dan 3% van de werknemers het hoofdvervoermiddel zijn.

	Auto	Auto of personenbus (samen reizen)	Trein	Anders/geen alternatief	Totaal
Meest gebruikte vervoersmiddel					
Auto	-	14%	34%	53%	100% (N=160)
Auto of personenbus (samen reizen)	19%	-	38%	43%	100% (N=21)
Trein	50%	15%	0%	35%	100% (N=20)
Anders	52%	5%	33%	10%	100% (N=18)
Totaal	11% (N=23)	12% (N=26)	31% (N=68)	47% (N=102)	100% (N=219)

⁵ In verband met afronding tellen niet alle categorieën op tot precies 100%.

Privé- of leaseauto

Van de werknemers die een auto gebruiken voor hun zakelijke reizen (160 werknemers), gebruikt 55% een eigen auto, terwijl 45% van deze werknemers een leaseauto of auto van de zaak gebruikt.

3.6 Bereikbaarheid werkadres

Meningen over de bereikbaarheid van het werkadres

In tabel 3.11 is duidelijk te zien dat de bereikbaarheid per fiets als het meest aantrekkelijke wordt ingeschat door de werknemers, zij geven hiervoor een 7,8. De bereikbaarheid per auto wordt door alle werknemers samen met een 7 beoordeeld, maar opvallend is dat dit rapportcijfer veel hoger is voor werknemers die bijna geen gebruik maken van de auto. Werknemers die wel gebruikmaken van de auto, geven slechts een 6,6 aan de bereikbaarheid. Bij de cijfers over fietsen geldt het omgekeerde effect. Aan het OV wordt zowel door de gebruikers als door de mensen die geen of weinig van het OV gebruik maken, een laag rapportcijfer gegeven.

Tabel 3.11 Gemiddelde rapportcijfers voor de bereikbaarheid van de werkplek op het Business- en Sciencepark.

Bereikbaar per:	Maakt niet regelmatig gebruik van dit vervoermiddel	Maakt wel gebruik van dit vervoermiddel	Totaal
Auto	8	6,6	7
Openbaar vervoer	6,1	6,3	6,1
Fiets	7,5	8,8	7,8

Het vinden van een parkeerplaats

De meeste werknemers vinden gemakkelijk een parkeerplaats. Van de 231 werknemers die wel een parkeren bij het Business- en Sciencepark, kan 71% altijd gemakkelijk een parkeerplaats vinden en 18% kan vaak gemakkelijk een plaats vinden. 10% van de werknemers kan slechts af en toe gemakkelijk een parkeerplaats vinden, terwijl 2% van de werknemers meestal niet gemakkelijk een parkeerplaats vinden.

Knelpunten in het verkeer

De meeste werknemers ervaren knelpunten in het verkeer, namelijk zo'n 61%. Slechts 39% komt probleemloos naar het werk. In de bijlage zijn beschrijvingen te lezen van de knelpunten die de werknemers in het verkeer ervaren.

3.7 Interesse in projecten 'De Bereikbare Vallei'

Aantal werknemers dat interesse heeft

In tabel 3.12 is te zien dat er een aantal projecten en voorstellen mogelijk zijn in het kader van De Bereikbare Vallei. De werknemers konden meerdere antwoorden aanklikken, behalve wanneer zij aangaven dat zij niet geïnteresseerd waren. De meeste interesse bestaat voor het meedenken aan de uitwerking van De Bereikbare Vallei, onder andere door mee te doen aan vervolgonderzoek (54 werknemers). Verder liggen er kansen in het project 'Gezondheid, bewegen en fietsen', de probeerweek met de elektrische fiets en de probeerkaarten voor het OV. De aantallen werknemers die openstaan voor deze probeerprojecten, laten zien dat hiermee veel te bereiken is op het gebied van bereikbaarheid binnen de regio WERV. Wanneer men met de projecten van De Bereikbare Vallei aan de slag gaat, is het zeer waarschijnlijk dat er meer mensen buiten de spits gaan rijden, op andere manieren naar het werk toe komen of flexibel en thuis gaan werken.

Tabel 3.12 Het aantal werknemers dat interesse heeft in de volgende projecten van 'De Bereikbare Vallei'.

Bereikbaar per:	Aantal werknemers dat geïnteresseerd is	Percentage
Geen interesse	184	67%
Meedenken over uitwerking Bereikbare Vallei, zoals meedoen aan vervolgonderzoek	54	20%
Project 'Gezondheid, bewegen en fietsen', incl. fittest en beloning voor fietsen	29	11%
Ervaring opdoen met E-werken	27	10%
Probeerweek met de elektrische fiets	21	8%
Probeerkaarten voor het OV	19	7%

4. Conclusies

Het aandeel automobilisten onder werknemers van het Business en Sciencepark is 65%, en zij vormen daarmee het merendeel. Daarnaast komt een groot deel van de werknemers met de fiets (27%). Met name tussen de 7,5 en 15 kilometer pakken veel werknemers de auto, en hier is nog winst te behalen als we de autokilometers willen doen afnemen. Gedacht kan worden aan de elektrische fiets of het OV. Van het OV wordt namelijk nog weinig gebruik gemaakt. Fietsers geven de bereikbaarheid van het Business en Sciencepark een hoog punt, terwijl automobilisten de bereikbaarheid van het Park met de auto een laag cijfer geven (6.6). De rapportcijfers tonen aan dat mensen die de fiets pakken, veel enthousiaster zijn dan mensen die de auto gebruiken. Met deze cijfers in gedachten, kan een campagne opgezet worden om fietsen te promoten.

Bij de dienstreizen bestaat er een kleine groep werknemers die veel kilometers maken voor dienstreizen. Zij zijn vaak meer dan 3 dagen per week onderweg voor deze reizen. Een manier om hierop winst te behalen is door te kijken of er (tijdelijke) huisvestingsmogelijkheden zijn die dicht bij de werkelijke werkplaats (detacheringplek) liggen. Ook kan er gemikt worden op treinverkeer in plaats van de auto bij dergelijke ritten.

Op basis van deze resultaten lijkt de belangrijkste uitdaging voor het Business en Sciencepark te zijn om alternatieven voor de auto (trein en bus, carpoolen, fietsen) onder werknemers die momenteel met de auto komen, zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Er moet daarbij gezocht worden naar de oorzaak van de lage populariteit van het openbaar vervoer. Als dat ligt aan de route of de frequentie van omliggende buslijnen, kan het Business- en Sciencepark hierover met de busmaatschappij overleggen. Ook kan een (kleine) winst gehaald worden om werknemers die nu nog met de auto komen en op korte woon/werkafstanden wonen (< 15 kilometer) te stimuleren met de fiets te reizen naar het werk. Verder is het belangrijk om de werknemers die nu fietsen daarbij zo goed mogelijk te faciliteren, onder andere met douches, ruime fietsenstallingen en een structurele of incidentele beloning. Er is interesse in enkele van de projecten van 'De Bereikbare Vallei', dit biedt aanknopingspunten voor veranderingen in het reisgedrag.

5. Bijlage

Een overzicht van de knelpunten die de medewerkers ervaren in het verkeer. Van de 276 medewerkers hebben er 111 een knelpunt beschreven. De commentaren vindt u hier, zoals zij zijn ingegeven door de werknemers (zonder spelling controle of sorteren).

- parkeren bij later beginnen is een groot probleem- verkeerslichten houden vaak op, evenals rotonde bij de WUR
- zeer slechte verbinding tussen Nijmegen en Agro-businesspark (zou mij anderhalf uur extra reistijd per dag kosten)- vertragingen, met name A50, soms ook in Wageningen zelf- drukte op de weg begint steeds vroeger
- Files op de A50 (vanuit het zuiden)-Aansluiting A50-Wageningen-Opstoppen in Wageningen
- 's Ochtends: de stad uitkomen en Wageningen inkomen.'s Avonds: Wageningen uitkomen en de stad inkomen.De snelweg (A12) is meestal geen probleem.
- 's middags doorstroom door rhenen naar snelweg A15's morgens doorstroom door rhenen vanaf A15
- 'smiddags: invoegen op A12 vlak voor ritsen, gaat niet samen'smorgens: om 6.30u file bij Velperbroek
- (wellicht bewust) slecht afgeregelde stoplichten, wat lijkt doorstroom tot een minimum te willen beperken.
- 1. files op A50, A15, A732. treinvertragingen
- 1.Knooppunt Ouderijn smorgens en smiddags.2.Aansluiting A-12 richting Wageningen (smorgens) 3.Aansluiting A-12 vanuit richting Wageningen (smiddags).
- A12
- A12 Velperbroek
- A12: oprit/afrit Maarsbergen, vaak lange wachttijdVanaf A12 Wageningen in: kost ook veel tijd (lijkt steeds langer te duren)
- A12rotonde Mansholtlaanrondweg Wagenngen / Nijenoordallee
- A15
- A50 en doorstroom in Wageningen van ABP richting A50 (geen groene golf)
- A50 is een knelpunt en binnenkomst bebouwde kom Wageningen vanuit Renkum.
- afslag ede tot aan wageningen: file
- Alle toegangswegen van en naar Wageningen en alle wegen in Wageningen. Veel te veel stoplichten. Nog steeds geen rondweg, slecht geregelde rotonde bij de WUR
- Als ik met de auto ga: de rondweg van Wageningen kost veel tijd.De verkeerslichten zouden slimmer kunnen worden afgesteld.
- Als ik met de auto naar het werk moet, omdat ik een afspraak heb later op de dag, is er vaak bij terugkomst (dus na 10:00 uur) geen parkeerplaats meer over. De enige optie is langs de weg parkeren, waar een parkeerverbod geldt. Ook is h...
- als je van de a12 af komt, sta je bij alle stoplichten in de file, om wageningen in te komen en op de rondweg. Dit is frustrerend. waarom niet 2 baans weg als ring om wageningen heen?
- Als met auto: oponthoud bij mansholtlaan op heenweg; oponthoud Nijenoordallee op heen- en terugweg
- Auto: stoplichten vanaf de afslag van de A12 naar het Agro Businesspark. Fiets: stoplichten vanaf de afslag van de A12 naar het Agro Businesspark. Zo onnodig lang wachten voor zowel fietsers als automobilisten en voetgangers, doordat st...
- Auto: Veel verkeer op een route die daar niet afdoende voor is ingericht. Dit geeft een slechte doorstroming en lange files. Alternatieve routes: idem.OV, normale situatie: Te veel overstappen, gecombineerd met slechte aansluitingen. Kor...
- Bij de krusing N224-N225 (brug Rhenen)
- bij de mansholtlaan, rotonde met WUR, stroomt erg slecht door
- Bij het stuk waar geritst moet worden, staat het 9 van de 10 keer vast

- Binnen ring van wageningen met veel stoplichten Overgang snelweg A30 naar A1 Knooppunt hoevelaken
- Binnenkomst Wageningen.
- Brug bij Heteren (werkzaamheden aan de A50), dus file op brug en N837
- Brug bij Rhenen en Grebbeberg
- brug bij Rhenen in de ochtendspits vanaf de A15 richting Rhenen, op ma/di vaak al file op de snelweg bij de afslag, kan tot ruim een half uur vertraging oplopen. Ik rijd nu A2/15 vanuit Den Bosch, A50 blijft een probleem evenals de file ...
- Brug bij Rhenen is 's ochtends maar vooral 's avonds een groot probleem.
- Brug bij Rhenen op heenreis. Terugreis tussen dierenpark Rhenen en Rhenen viaduct.
- brug bij Rhenen zowel heenreis and terugreis altijd problemen. Zeer onlogisch knooppunt.
- brug bij Rhenen, verkeer bij dierenpark tijdens vakanties
- Brug bij Rhenen.
- Brug bij Rhenen. Verkeer vanaf Ouwehands Dierenpark aan het einde van de middag.
- Brug Heteren
- Brug van Rhenen
- busreis van Wageningen naar station Ede/Wageningen
- De aansluiting van de Mansholtlaan op de Nijenoord Allee verloopt vaak stroef door drukte.
- De afstand van het Park naar de snelweg A50 is veel te lang. Hier doe ik net zoalng over, als het stuk op de snelweg. Terwijl in km veel en veel minder is.
- De brug bij Rhenen
- De brug over de Neder-Rijn bij Rhenen is 's ochtends een grote bottleneck en het kruispunt in Rhenen naar dezelfde brug is dat 's avonds. M.n. 's avonds kan de file tijd gemakkelijk oplopen tot 60 min over een afstand van nog geen 3 km.
- De doorstroming op zowel de heen als terug reis is zeer slecht vanaf de Dreeslaan bij de rotonde tot aan Kortenoord. De verkeerslichten op de Nijenoord Alle zijn zeer slecht op elkaar afgestemd. De Dreeslaan is met twee banen niet toerei...
- De drukke weg die ik per fiets moet oversteken in Ede, waar geen duidelijke oversteekplaats is en ik regelmatig lang moet wachten.
- De file op rijnbrug op de heenweg. De file van ouwehand naar rhenen op de terugweg.
- De hoeveelheid stoplichten na het binnen rijden van Wageningen komend vanuit Ede en vice versa op de terug reis
- De kortste en snelste route is door allerlei verkeersmaatregelen van de gemeente voor mij al jaren niet meer beschikbaar. Alternatief is een route met vele slecht op doorstroming ingesteld verkeerslichten of rondrijden via pont Opheusden...
- De reis tot aan Wageningen verloopt prima; daarna opstoppen, files, stoplichten die niet staan afgesteld. De reis uit Wageningen is gewoonlijk hopeloos vanwege slechte doorstroming!! Daarna soepel naar de snelweg A12.
- de rotonde vanaf Ede bij de wageningen universiteit. Daar staat het altijd vast, ik verlies daar steevast 10 minuten. De rest verloopt zeer vlotjes, ook in Wageningen zelf.
- De stoplichten in Ede (vanaf de A12 en in Wageningen) het zijn verkeerslichten maar ik noem ze stoplichten, want ook om 22.45 uur en om 04.45 uur en om 05.15 uur en om 05.45 uur moet je bij alle stoppen want fietser, die er echt niet zij...
- De stoplichten in en rondom Wageningen zijn niet ingesteld op de zogenaamde "groene golf". Dit veroorzaakt onnodig oponthoud.
- de verbinding tussen Ede en Wagenigen bij de versmalling op de Willem Dreeslaan
- De Wageningse infrastructuur is niet toereikend voor de verkeersdruk, met name tijdens de spits. Verkeerslichten zijn niet op elkaar afgesteld en staan dicht op elkaar. Alle straten in de woonwijken komen uit op de hoofdweg wat leidt t...
- de weg Ede-Wageningen is vaak vol file. Vooral bij de rotonde naar de Universiteit. Alleen op vrijdag rijdt het goed door.
- de weg vanaf de A12 wageningen in (langs de WUR)
- Dreeslaan + rondweg langs zwembad

- Drukte door stoplichten
- drukte op lokale wegen, gebrek aan parkeerplaatsen in het Science park
- Ede richting A30/A12.Veenendaal rondweg Oost
- Er is geen groene golf in Ede, ook niet in Wageningen.Dat scheelt in de verbruikskosten. Telkens weer optrekken is vele malen slechter dan rustig met 50 km/uur door kunnen rijden op de verbindingswegen
- fad
- Fiets: slechte gladheidsbestrijding buitengebied (Binnenveld)Auto: groot aantal stoplichten + drukte kosten teveel extra reistijd
- fietsend: onoverzichtelijke kruisingen, onoplettend afluand en niet rechts voorrang gevend verkeer, zowel autos's als fietsers, 's winters niet gestrooide en niet geveegde fietspaden en wegen. Per auto: slecht en vaak ook nog onlogisch a...
- File
- file A50 en stoplichten in Wageningen
- file a50drukte a325
- File bij de aansluiting op de A50
- File bij Wageningen in en uit rijden; beide alternatieven = via Bennekom en dwars door Wageningen naar Renkum
- File onderweg. Slechte doorstroom.
- File op A50 met name heenweg
- file op de A50 bij iets later vanuit thuis vertrekken of iets later naar huis gaan vanaf het werk
- File op de A50. Ondanks dat ik slecht van 3km van deze weg gebruik maak (van afrit Heteren tot afrit Wageningen) levert dit vaak behoorlijke vertraging op.
- file op de rondweg. lang wachten voor de stoplichten
- File rond Utrecht en het duurt relatief lang om van de snelweg naar het Business Park te komen
- file vanwege werkzaamheden
- file voor de rijnbrug bij Rhenen. Op de heenweg voor de brug en op de terugweg op de Grebbeberg.
- file voor rotonde (invoegen) en de vele verkeerslichten
- file/drukte rondom Rhenen en op de snelwegen.
- fileproblematiek rondom Arnhem en Ede/Wageningen
- Filerijden
- files
- files A50 en in mindere mate A73, matige doorstroming in Wageningen.
- files bij de brug van Rhenen
- files bij de stoplichten
- Files in wageningen: Lawicksealle, Langs renkum, in oosterbeek
- Files op de A12, vooral bij Arnhem.Na 8 uur (aankomst) en 17 uur (vertrek) ook binnenkomst en verlaten Wageningen veel verkeer.
- Files op de snelweg en file om Wageningen te bereiken
- Files op de snelweg. En het kost meer dan 13 minuten om vanaf het Business Park in Wageningen op de A50 te komen.
- Files op de snelwegen + een slechte ontsluiting van Wageningen zelf. En ook relatief veel verkeer in Wageningen zelf.
- Files op grebbeberg, of op N233 voor Rijnbrug. Of anders files op noordelijke ringweg Wageningen, slecht afgestelde stoplichten
- files op vaste en noodzakelijke routes voor autoverkeer. Met name ring Wageningen (Kortenoordallee, Diedenweg) en richting Renkum / A50 en ook richting Ede (Mansholtlaan.
- files op verschillende knelpunten
- files rondom Utrecht
- Files tussen de A12 en Agro Business Park

- Files vanaf A18 naar A12 en de A12 zelf. Vervolgens de trechter van Ede naar Wageningen. Met name veroorzaakt door rotonde bij universiteit.
- Files, om zes uur sochtends vertrekken en nog steeds niet gewoon kunnen doorrijden, moeilijke verbinding om met het ov te gaan.
- filesin Wageningen vertraging,zelfs als het helemaal niet druk is.
- filevorming op A12, A50als de A15 wordt doorgetrokken zijn we daar in de KAN-regio van af.
- filevorming op de grebbeberg
- Filevorming voor de Rijnbrug bij Rhenen, in beide richtingen.
- Gezien de afsteand is de reistijd te lang geworden. Met name wwonplaats uit / Wageningen in en vice versa kost tegenwoordig veel te veel tijd (Ging vroeger aanmerkelijk sneller)
- Groot manco: Wageningen heeft geen treinstation (als enige universiteitsstad in Nederland!).Treinen hebben mn afgelopen winter een aantal keer grote structurele problemen gehad
- heel slecht afgestelde verkeerslichten op de route van ABP richting de A12. Groen golf zou ene enorme verbetering zijn. Gemeente wageningen lijkt het wel express te doen, dat altijd alles op rood staat. Fietsers lijken beter bediend te w...
- Heen: A325 nijmegen uit, a50 ri afslag renkum, vervolgens n225 ri wageningen, lawickse allee, bijna gehele route file
- Heen: N233 tussen Kesteren en RhenenTerug: N255 tussen dierentuin en aansluiting N233
- heenweg de provinciale weg tussen kesteren en afslag rhenen, terug lange wachttijden voor stoplicht bij kruising in rhenen richting provinciale weg richting kesteren
- Het duurt erg lang om Wageningen in te komen vanaf de snelweg. Daarnaast veel stoplichten en schoolverkeer op de weg naar Agro business park.
- Het gedeelte van Renkum (sávonDs) naar de snelweg A50 is een ramp omdat dit stuk niet genoeg auto's kan verwerken ivm de file op de A50 naar het zuiden. Hierdoor stokt het verkeer op de toegangsweg die naar de A50 leid
- Het traject Zevenaar - Arnhem op de A12 is erg druk. Files beginnen daar al om 7u. Ook Wageningen inrijden vanaf de A12 nabij Bennekom is vaak aanschuiven.
- ik vind de reisafstand te lang, vooral met openbaar vervoerdaarom verhuis ik binnenkort naar een plek dichterbij
- Ik woon in het buitengebied tussen Ede en Lunteren en moet naar het Agro Business Park. Ik rijd dus dwars door Ede naar Wageningen en passeer hierbij 21 kruisingen met verkeerslichten, 1 spoorwegovergang, 1 rotonde en 1 kruispunt met vo...
- Ik woon te ver van mijn werk. Ben daar te veel tijd mee kwijt. Vooral 's ochtends als er ook file is.
- In de reisroute zit de pont lexkesveer (wageningen) opgenomen. Bij overmatige drukte op de a50 wordt mijn reisroute als sluiproute gebruikt met lange wachttijden voor het veer tot gevolg.
- ivm werkzaamheden: A50ivm trage doorstroming: traject vanaf Renkum tot Agro Business Park
- Kan niet binnendoor omdat dit afgesloten is. Moet daarom behoorlijk omrijden.
- Knelpunt 1 is dat lijn 88 en 51 niet op elkaar aansluiten. Als de ene aan komt rijden, rijdt de andere bus weg. Ook rijdt 88 niet altijd om de 10 minuten. Er zijn vaak bussen kapot. Dit is al meerdere malen voorgekomen.
- Knelpunt A12 naar Nieuwe kanaalNijenoord allee: stoplichten
- Knooppunt waterberg Arnhem
- lange reistijd, voornamelijk door bus
- langzaam rijdend verkeer
- langzaamrijdend en stilstaand verkeer op route ede-wageningen
- Mansholtlaan!!!
- met de auto is er bijna altijd een onnodige file. een slimmer wegenplan (rondweg) zou dat kunnen wegnemen. Nu loopt de 'rondweg' door de bebouwde kom met allerlei vertragende kruisingen
- met de auto tussen 8 en 9 in Wageningen is het filerijden
- Met de auto Wageningen in en uit tijdens de spits valt niet altijd mee. Pas bij het vierbaansdeel van de W. Dreeslaan in de gemeente Ede gaat dat beter.
- Met de auto: slechte doorstroming of files op de Dreeslaan richting Wageningen, slechte doorstroming of files op Nijenoord Allee richting Bennekom.

- Mijn reistijd w-w zonder files is 45 minuten. Bij binnenkomst in Wageningen (zowel vanuit Renkum als vanuit Ede) moet ik rekening houden met 5 tot 10 minuten vertraging.
- onveilige drukke oversteeek over kortenoord allee
- Op de fiets geen. Met de auto:Oprit A50 bij HeterenDoor Wageningen rijden
- Op de heen reis na afslag Rhene vanaf de A15. Rond 9:00 's morgens en rond 18:00 's avonds.
- Op de heenreis drukte bij de rotonde bij WUR en op de terugreis vanaf het Agro Business tot aan de rotonde bij de WUR verkeersdrukte.
- Op de spitsmomenten, is het erg druk om van de snelweg richting ABP te komen, stoplichten staan verkeerd afgesteld, wellicht is een groene golf een goede oplossing om in de spitsmomenten het verkeer beter en sneller op zijn/haar bestemming...
- Op route naar de werkplek is er een opstopping bij de rotonde bij de nieuwe universiteits campus.Op de route naar huis is er veel drukte bij de vele stoplichten die er zijn om Wageningen te verlaten.
- Oprit naar A50 zit nogal vaak vast
- Opstoppingen bij de rotonde Diedenweg/Hollandseweg i.v.m. voorrang verlenen aan fietsende schoolkinderen (Pantarijn). Geen goede doorstroming op de Nijenoordallee (geen groene zone)
- Parkeergelegenheid
- Parkeergelegenheid Agro Businesspark is zeer ontoereikend, door actief bonnenbeleid Politie genoodzaakt in een nabijgelegen woonwijk te parkeren. Daar zullen ook de betreffende bewoners niet blij mee zijn.
- Parkeerplaats en drukte op de weg rond de spits.
- parkeerprobleem
- Parkeren
- parkeren op het business en science park is op sommige dagen een drama. Er is structureel te weinig plek voor medewerkers en met name klanten!
- Rotonde bij de bakkersschool. Veel te gevaarlijk. Zeker rondom spits tijden.
- rotonde noord van Wageningen ('s ochtends)
- Route vanaf de a12 naar het Business Science Park
- Slechte aansluiting tussen bus en trein. Lijn 88 rijdt vaak niet, is te laat, zit te vol. Er is geen dag in de week dat de bussen en treinen geen vertraging hebben. Treinen rijden te laat, zitten te vol, sluiten niet aan op de bustijden....
- Slechte doorstroming door de rotonde bij de WUR komende van de A12 richting Wageningen. Daarnaast veel stoplichten in Wageningen die niet effectief afgesteld kijken te staan.
- stoplichten in wageningen
- Stoplichten in Wageningen springen laat op groen. Ik moet meestal 's ochtends vroeg om half 6 over de Nijenoord Alle. Er staat niemand te wachten bij de stoplichten en toch moet ik dan elke keer afremmen.
- Stoplichten in Wageningen zelf, de toeloop van verkeer naar de A50 bij Renkum en de A50 tussen Renkum en Ewijk
- Stoplichten om door Wageningen heen te komen. Stoplichten bij Norske Skog. Werkzaamheden A50
- stoplichten op de weg naar ede
- stoplichten richting snelweg vanaf agrobusiness park
- Stoplichten staan slecht afgesteld. De fietsers krijgen teveel voorrang. Een fietstunnel zou wat dat betreft handig zijn. Daarnaast staat de stoplichten 's morgens vroeg (voor 5 uur) aan terwijl er niemand op straat is. Dat kost onnodige...
- terug weg naar rhenen, file bij de brug van alle mensen die naar zuid gaan
- Terugreis Wageningen / business park uit komen is lastig erg tijdrovend om op de A12 te komen.
- Tijdens spits tijden zowel 's morgens als 's avonds is Wageningen en Renkum zeer file gevoelig tijdens de dagen ma./di./do. Er is geen doorstroming door de stoplichten binnen Wageningen.
- toegang vanaf de A12 tot Wageningen is problematisch. Versmalling van 2 rijstroken naar 1 en vervolgens een rotonde met een afzonderlijke extra baan voor de bus, waardoor de doorstroming nogmaals ernstig verstoord wordt.
- Tot aforit A12 en Bennekom gaat goed. Bij eerste rotonde op Willemdreeslaan loopt verkeer vast. Daarnaast staan de stoplichten te lang op rood. Eé'n voetganger of fiets en verkeer staat stil. Soms duurt het 15-20 minuten tussen Agro Busin...

- trafic jam and sudden road-work
- Trein (vanuit Amsterdam) is geen goede optie omdat het traject Ede - Wageningen per bus onevenredig veel tijd kost, waardoor ik met de auto in principe altijd sneller ben, ook indien er files zijn. Gemiddeld met auto tussen 55 en 75 minu...
- Vaak file.
- Van A50 afslag Renkum tot Wageningen (Noldus)
- Van afslag A50 Renkum tot Wageningen werkadres duurt meestal een eeuwigheid.
- Van de afrit wageningen naar Meteo Consult is de afstand relatief kort, maar de reisduur relatief lang.
- Van snelweg A12 naar Agro B.P. vanaf ongeveer de WUR. Kost veel tijd. Ook de weg tussen A12 wageningen en A12 (en andersom) sluiten de verkeerslichten totaal niet op elkaar aan. Als je voor het ene verkeerslicht stil staat en dan groen ge...
- Vanaf a15 naar Business Park en terug
- Vanaf A50 tot aan Business Park duurt ~15 minuten. Dit is nagenoeg de helft van mijn reistijd. In Wageningen veel verkeerslichten zonder groene zone. Hierdoor erg lastig om goed door te kunnen rijden, waardoor de reistijd een stuk langer...
- Vanaf de A12 naar Wageningen
- Vanaf de A12 naar Wageningen, daar loopt het snel vol als je voor de rotonde naar 1 baan moet.
- Vanaf de A12 vanuit westelijke richting Wageningen inkomen is een ramp.
- vanaf de A50 langs renkum. Vanuit Renkum zijn er maar twee mogelijke routes met erg veel stoplichten en dus weinig doorstroming
- Vanaf de afrit wageningen aan de A12 tot aan de Nieuwe kanaal
- Vanaf snelweg (A12), afrit Wageningen, staat het richting Wageningen dagelijks en lang vast.
- Vanaf snelweg A12 tot aan werkadres: file tot aan rotonde bornsesteeg (WUR) en terug vanaf agrobusinesspark: verkeerslichten bij kruising met Bornsesteeg / Tarthors: bij veel fiets/voetgangersverkeer springen lichten voor autoverkeer in n...
- Vanaf Veenendaal naar Wageningen is niet fatsoenlijk te doen via een legale weg. Via de A12 Dreeslaan en vervolgens de verkeerslichten bom in Wageningen is geen optie. Via Rhenen sta je te wachten op verkeer dat over de brug moet.
- Vanuit richting rhenen veel verkeer op de brug. In Wageningen geen problemen
- Veel file/stoplichten in de spits.
- Veel files A50 en de rondweg om Wageningen is vaak erg druk.
- Veel fileverkeer tussen A12 en Agro business Park in Wageningen (veroorzaakt door rotondes, stoplichten, fietsverkeer studenten, etc)
- veel stoplichten in Wageningen zonder GROENE ZONE; Jan en alleman kunnen de stoplichten voor de auto's op rood drukken.
- Verkeersdrukte A50 en in Wageningen tussen 8 en half 9 en half 5 tot 6
- Verkeerslichten houden te weinig tijd met fietsen. Vooral Ede, waar ik woon, kan in dit opzicht veel leren van Groningen waar ik 12 jaar gewoond heb.
- Verkeerssituatie in Wageningen is tijdens de spits tijden zeer slecht. Daardoor kunnen de laatste paar kilometer naar het werk erg veel tijd kosten.
- vertraging met de trein, overstap missen
- Wageningen Centrum. Vanuit Renkum.
- Wageningen in, alle stoplichten en dergelijke, drukte vanuit Ede
- Wageningen is vanaf de mansholtlaan een lange file tot aan het business park, slecht afgestelde stoplichten, geen busbaan, te veel vrachtverkeer, en vooral te weinig rijstroken (Ede doet de veeeeeeel beter)
- Wageningse stoplichten Renkum-Rhenen zijn expres ingesteld om doorgaand verkeer te weren. A50 Renkum --> Valburg A50 Valburg --> Ewijken vice versa
- ze zijn al tijden bezig op het stuk heteren-renkum op de A50. Vreselijk vervelend.
- Zelf woon ik in Renkum. Op het moment dat ik Wageningen 's ochtends in rij ervaar ik eigenlijk alles voorbij het stadion als een knelpunt.
- Zodra ik Wageningen binnen kom rijden sta ik in de file.

- zondagsrijders op doordeweekse dagen. Tussen Oosterbeek en Wageningen is de maximum snelheid 80, maar daar rijden de meeste mensen rond de 60, en bij bochten en stoplichten nog langzamer.
- zowel lopend (ook van bushalte) als fietsend veel te gevaarlijk zonder fiets- of looppad op een klein weggetje met hard rijdende auto's en vrachtwagens