



WAGENINGEN
Goed op Weg

Stichting Wageningen Goed op Weg
S. Vestdijkstraat 19
6708 NW Wageningen
Rekeningnr.: NL21 INGB 0008 7504 97
K.v.K. nr.: 71322574

Aan

College van Gedeputeerde Staten van Gelderland
t.a.v. gedeputeerde C. van der Wal
Postbus 9090
6800GX Arnhem

Mailadres: p.muller@ gelderland.nl

Wageningen, 10 juli 2020

Onderwerp: Advies Beter bereikbaar Wageningen; zaaknummer 2018-002849

Geachte college,

Bijgaand ontvangt u ons advies voor de keuze van een voorkeursvariant in uw project Beter Bereikbaar Wageningen.

Met vriendelijke groet,
Namens de Stichting Wageningen Goed op Weg

Peter Spitteler, voorzitter

Afschrift:

- Provinciale staten van Gelderland
- Gemeenteraad van Wageningen
- College van burgemeester en wethouders van Wageningen
- Pers

Geacht college van Gedeputeerde Staten van Gelderland,

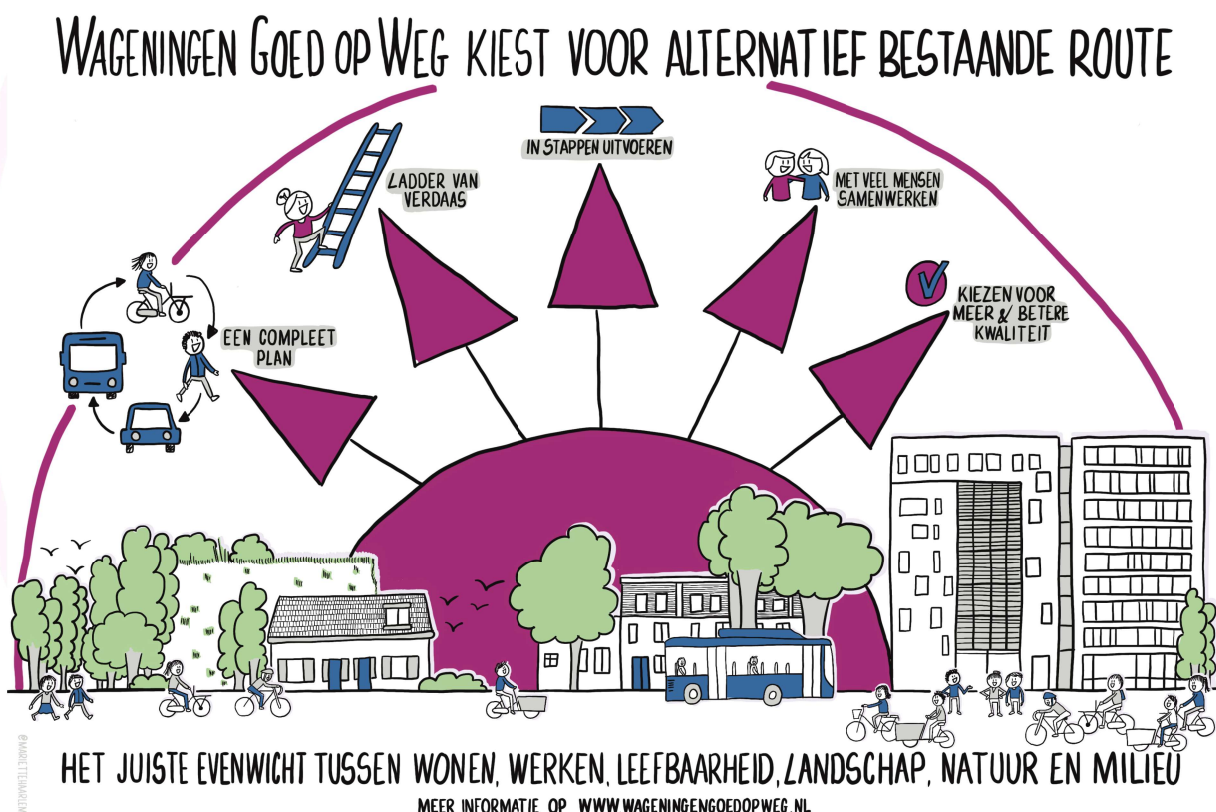
Onderstaand vindt u ons advies voor de keuze van een voorkeursvariant in het project Beter Bereikbaar Wageningen.

Advies Voorkeursvariant

Wageningen Goed op Weg (WGoW) is een samenwerkingsverband van een aantal bewonersorganisaties en maatschappelijke groeperingen en bestaat uit Bewonersvereniging NoordWest, Vereniging Mooi Wageningen, Wagenings Milieu Overleg, Platform Duurzaam Wageningen, Bewonerscommissie Tarthorst en Fietzersbond afdeling Wageningen. Zij willen door middel van een voorstel voor een duurzame aanpak een oplossing geven op de mobiliteitsproblematiek. WGoW is begin 2018 omgevormd tot een stichting waarin alle betrokken organisaties via de Adviesraad een belangrijke stem hebben.

WGoW is sinds een zevental jaren actief betrokken bij de bereikbaarheidsdiscussie in Wageningen die inmiddels is omgedoopt in Beter Bereikbaar Wageningen (BBW) en is lid van de provinciale klankbordgroep BBW.

In onderstaande infographic geven wij ons standpunt weer en lichten het vervolgens toe:



Advies WGoW:

Het MER-rapport vergelijkt een aantal voorstellen voor verbetering van de autobereikbaarheid: de Campusroute-varianten en het Alternatief Bestaande Route (ABR). Deze verschillen nagenoeg niet voor wat betreft doorstroming van autoverkeer. Ook de kosten verschillen nauwelijks.

Daarbij constateren we dat de nog niet uitgewerkte compenserende en mitigerende maatregelen (zover als dat mogelijk is) aanzienlijke financiële verschillen kunnen opleveren. Het grootste verschil tussen de voorstellen zit in de gevolgen voor gezondheid, natuur en landschap. Het ABR scoort daarop beter. De Campusroute-varianten:

- Gaan ten koste van het Binnenveld, park Noordwest, park de Blauwe Bergen en een deel van het Dassenbos.
- Veroorzaken een hogere toename van schadelijke stikstofneerslag in natuurgebieden.
- Vernietigen een belangrijk leefgebied van meerdere beschermde planten- en diersoorten.
- Tasten cultuurhistorische waarden aanzienlijk aan.
- Tasten het leefklimaat van de inwoners van Noordwest en aanwonenden van de Rooseveltweg aan, evenals de recreatiemogelijkheden van vele Wageningers in dit gebied (recreatie-as Dijkgraaf, stadsparken Noordwest en Blauwe Bergen, uitloop- en stiltegebied Binnenveld, etc.).
- Daarnaast bestaat bij aanleg van de Campusroute-varianten volstrekte onduidelijkheid over de aansluiting op de bestaande infrastructuur, met name het nu al onmogelijke kruispunt Mondriaanlaan-Dijkgraaf-busbaan, waarmee het risico bestaat van verplaatsing van de problemen naar de Nijenoord Allee ter hoogte van de Rooseveltweg, filevorming langs de woonwijk Noordwest, verkeersonveiligheid, verslechtering van de vele fiets- en OV-verbindingen op dit punt en ernstige belemmeringen in de ontsluiting van deze wijk.

Vanwege deze negatieve effecten voor gezondheid, milieu, landschap en leefomgeving geniet het verreweg de **voorkeur om de ABR te kiezen en daar stapsgewijze mee aan de slag te gaan. Verbetering van afscherming van bewoners langs de Nijenoord Allee en verbetering van fiets- en voetpaden en oversteekvoorzieningen langs de Nijenoord Allee en de Mansholtlaan passen hierbij.**

Wageningen Goed op Weg verwacht dat met een grotere ambitie aanzienlijk betere oplossingen kunnen worden gerealiseerd. Wij pleiten ervoor om de maatregelen die in het ABR worden voorgesteld uit te breiden met een groot aantal verbeteringen (ABR-PLUS) die wij in de toelichting nader benoemen. Een petitie die de lijn van WGoW (integrale, duurzame en gefaseerde aanpak) ondersteunt is inmiddels door 4.374 inwoners getekend en op 8 juli aan Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten aangeboden. Nog steeds zien we dat de petitie door inwoners wordt ondertekend.

Namens het bestuur van Wageningen Goed op Weg,

Peter Spitteler, voorzitter

Ter toelichting geven wij hieronder inzicht in onze overwegingen

1. Is er een probleem?

Dat valt erg mee in vergelijking met andere gemeenten en steden in Nederland. Er is openthoud voor autoverkeer in de spits, zoals elders in Nederland. Dat geldt ook voor fietsers en voetgangers. Als gevolg van Corona, waarbij veel mensen thuis werken en gespreid naar hun werk gaan, zijn de files nu helemaal opgelost.

Komt er een probleem door de mogelijke groei van Wageningen?

Niet als de bereikbaarheid op een duurzame manier wordt aangepakt volgens de Ladder van Verdaas. De ladder is leidraad voor het Wageningse mobiliteitsbeleid en is ook onderschreven door de provincie Gelderland.

2. Criteria waaraan project wordt getoetst kloppen niet

Wij willen er op wijzen dat de criteria voor de toetsing aantoonbaar niet juist zijn. Een aantal punten willen we aanstippen die wij al eerder per brief (23 februari 2019) bij u onder de aandacht hebben gebracht:

- De gehanteerde reistijdfactor van 1,5 wordt onterecht gehanteerd. Het rijks- en provinciaal beleid houdt in dat voor een stedelijke/regionale ontsluitingsweg een reistijdfactor van 2,0 wordt gehanteerd. Een factor van 1,5 is in Nederland gebruikelijk voor snelwegen, waar over veel langere afstanden wordt gereisd. De gevolgen van het hanteren van deze naar onze mening foutieve reistijdfactor zijn voor de weging van de diverse elementen zoals robuustheid aanzienlijk. Het hanteren van een factor van 2,0 betekent dat de ABR-variant er aanzienlijk beter uitkomt dan nu al het geval is.
- Ook de robuustheidseis dat de "oplossing" 10 % groei moet aankunnen is zwaar overdreven. Robuustheid betekent volgens ons een integraal mobiliteitsnetwerk met sterke netwerken voor alle alternatieven, niet alleen voor autoverkeer. Ruimte geven voor 10 % groei van autoverkeer na 2030 zorgt bovendien voor extra CO₂- en stikstofuitstoot en voor verslechtering van de gezondheid en de leefbaarheid. Dat sluit niet aan bij de huidige tijdgeest en de doelstellingen van de overheid, waarin reductie van CO₂, stikstof en overlast voor omwonenden centraal moet staan.
- Op basis van de visie 'bereikbaar Gelderland' kan aanzienlijke reductie van autoverkeer gerealiseerd worden door meer verplaatsingen per fiets.
- Wij zien in tegenstelling tot hetgeen in de NRD werd aangegeven dat de Ladder van Verdaas onvoldoende is uitgenut en een veel hoger percentage kan opleveren dan de nu geschatte 3-5 procent vermindering van autoverkeer.
- Nog maar kort geleden is een mobiliteitsconvenant door bedrijven en instellingen afgesloten. Mobiliteitsbeleid is nog maar beperkt vorm gegeven en kan veel meer opleveren dan het huidige gerealiseerde beleid.
- Er wordt uitgegaan van een te hoge groei van het aantal arbeidsplaatsen. Wij zien dat uitgegaan wordt van invulling van alle bedrijfslocaties in Wageningen, terwijl wij constateren dat sprake is van het niet gerealiseerd krijgen van en zelfs leegloop bij enkele kantoorlocaties zoals het BSPW van bedrijvigheid.

3. Wat zijn volgens WGoW de bereikbaarheidsproblemen en oorzaken

Wat we zien is dat het autoverkeer naar Wageningen tijdens de ochtend- en avondspits vóór Corona oponthoud heeft. Meer asfalt lost dit echter niet op. Dit is al in vele studies aangetoond. Het pakt immers de oorzaken niet aan en zorgt voor “induced demand”, zodat wegen na aanleg weer snel vol staan. Snellere doorstroming voor autoverkeer zorgt er ook voor dat mensen verder van hun werk gaan wonen en autogebruik wordt aangemoedigd. (Een boeiend boek over de dominantie van de auto in het denken over mobiliteit is “het recht van de snelste”; de moeite waard om te lezen.)

Wij zien volgende problemen op het gebied van bereikbaarheid van Wageningen:

- De slecht functionerende rotonde aan de Droevendaalsesteeg.
- Het ontbreken van een goede OV-verbinding tussen de Campus en Arnhem, en tussen NS-station Rhenen en Campus.
- Het ontbreken van parkeerbeleid op de Campus.
- Te smalle fietspaden langs de Nijenoord Allee, de Mansholtlaan en Diedenweg en missing links in het fietsroutenetwerk. De fietspaden kunnen de groei niet aan en leveren onveilige situaties op.
- Het ontbreken van voetpaden in de bebouwde kom langs de Mansholtlaan en de Nijenoord Allee en langs de inprickers naar de Campus.
- Onveilige kruispunten en oversteekvoorzieningen, met lange wachttijden voor fietsers en voetgangers.
- Een slecht functionerende geluidswal langs de Nijenoord Allee bij de Horsten waardoor er sprake is van overlast. Door inwoners wordt hierdoor een bereikbaarheidsprobleem ervaren.
- Sluipverkeer tussen de A12 en de A50. Dit leidt tot extra drukte op de Mansholtlaan en overlast voor aanwonenden van de Diedenweg.
- Weinig ambitie en maatregelen bij bedrijven, overheden en instellingen om zelf maatregelen te nemen om autogebruik door werknemers te verminderen.

Problemen dienen bij voorkeur bij de bron te worden aangepakt. Bij die aanpak dient een balans te worden gevonden tussen wonen, ondernemen, natuur, cultuur en ecologie. Ontmoediging van autoverkeer van en naar Wageningen levert veel voordelen op en verbetert de leefbaarheid voor inwoners aanzienlijk.

4. Wat zegt het beleid?

De omgevingsvisie ‘Gaaf Gelderland’ is door provinciale Staten vastgesteld maar staat haaks op de aanpak van het project BBW. In het licht van de provinciale ambities in deze visie is de aanleg van een Campusroute een slecht idee. Daarbij is immers sprake van een puur sectorale benadering, met eenzijdige aandacht voor automobilititeit, aanleg van nieuw asfalt en een trendmatige benadering van mobiliteitsgroei. Van een innovatieve benadering van mobiliteit – bij uitstek passend bij de ambities voor de regio ‘Food Valley’ – is geen sprake, evenmin als van een balans tussen wonen, ondernemen, natuur, cultuur en ecologie. Integendeel, de aandacht is boven alles gericht op economische belangen.

De Omgevingsvisie stelt bovendien: **“Ongeacht de verschillen tussen de Gelderse streken geldt voor ons: we kijken eerst naar het benutten en optimaliseren van bestaande mogelijkheden, voordat we overgaan tot het aanleggen van nieuwe infrastructuur. Naast de verkeersveiligheid**

houden we altijd rekening met de leef- en luchtkwaliteit van de omgeving. Het verkeer en (openbaar) vervoer moet schoner, gezonder en duurzamer” (<https://www.gelderland.nl/Omgevingsvisie-en-ruimte>).

5. Integrale benadering

WGoW is voor verbetering van alle vervoersmodaliteiten waarbij voet, fiets en OV als meest duurzame voorop staan. Wij gebruiken bij deze integrale benadering de toetsingscriteria conform de ‘Ladder van Verdaas’:

a. Ruimtelijke ordening

In het project is gekozen voor een hoog groeiscenario. Wij zien dat niet gebeuren gezien de voorspelde economische crisis. Bovendien is in de afgelopen jaren geen verband gebleken tussen de economische groei van Wageningen en de groei van het autoverkeer, één van de uitgangspunten van het project. Volgens de tellingen op de provinciale wegen rond Wageningen is het autoverkeer al ruim 10 jaar op een gelijk niveau. Groei van arbeidsplaatsen wordt te gemakkelijk gerelateerd aan groei van autoverkeer is in de praktijk gebleken.

b. Prijsbeleid

De Campus van Wageningen heeft als één van de weinige universiteitscampussen in Nederland nog geen betaald parkeren. Mobiliteitsbeleid bij Campussen in Nijmegen en Utrecht tonen aan dat er veel te winnen is met parkeerbeleid en bevordering van spitsmijden, fietsen en OV. Het autogebruik onder werknemers bij de Radboudcampus ligt op 17 procent, terwijl dat bij de WUR op 40 procent ligt (zie eerder genoemde brief van 23 februari 2019). Een sterke vermindering van het autogebruik is door regulering en een stop op parkeerplaatsen dus mogelijk.

c. Mobiliteitsmanagement door werkgevers

Foodvalley heeft een convenant afgesloten met het bedrijfsleven om het autogebruik te verminderen. De wethouder van Wageningen gaf onlangs terecht aan dat de effecten daarvan nog maar beperkt zichtbaar zijn omdat het convenant grotendeels nog moet worden geconcretiseerd. De coronacrisis laat zien dat thuiswerken en spreiding van werken en collegetijden, ook toegepast door Wageningse werkgevers, voor een versnelde mobiliteitstransitie zorgt en kan leiden tot aanzienlijke vermindering van belasting van het wegennet. OV wordt thans nog gedeeltelijk vermeden maar zal op niet al te lange termijn toch weer meer in trek raken.

Met een veel hogere ambitie van bedrijven en instellingen kan dus veel bereikt worden zonder extra asfalt. De provincie kan de bereikbaarheid sterk verbeteren door het nieuwe normaal bij werkgevers te stimuleren. Ook minister van I en W, Cora van Nieuwenhuizen, wil inmiddels inzetten op structureel meer thuiswerken waardoor er sprake zal zijn van minder automobilititeit.

d. Stimuleren lopen, fietsen en openbaar vervoer

Provincie en gemeenten werken aan verbeteringen op dit gebied: de Rijnlijn komt er aan en er worden snelfietsroutes naar Ede en Arnhem aangelegd. Daarentegen voldoen de fietspaden langs de Nijenoord Allee en de Mansholtlaan niet aan de richtlijnen en zijn evenmin ingericht op de verwachte groei van het aantal fietsers. Verder ontbreken

voetpaden langs deze wegen, hoewel ze binnen de bebouwde kom liggen. Ook de inprikkers naar de Campus hebben geen voetpaden.

Er is sterke behoefte aan verbetering van de voorzieningen voor fietser en voetganger waarmee duurzame vervoerswijzen worden gestimuleerd. Dit geldt ook voor de oversteekvoorzieningen en het spreiden van het fietsverkeer. Wij hebben hiervoor diverse voorstellen gedaan in onze Draagvlakvariant. Op de Campus en het Bedrijf en Science Park (BSP) zijn nog steeds geen deelfietsen beschikbaar. De in de nieuwe mobiliteitsvisie van de provincie genoemde HUB's (met bij voorkeur gratis openbaar vervoer van HUB naar Campus) en het stimuleren van fietsen tot 15 km zien wij als goede maatregelen om autoverkeer naar Wageningen te beperken. Goede locaties voor de HUB's zijn de afritten bij de A12 en de A50. Ook ondersteunen wij de provinciale beleidsvoornemens om HOV haltes op te waarderen naar kwalitatief volwaardige HUB's.

e. Beter benutten van bestaande wegen

Er kan veel gewonnen worden met beter afgestelde en intelligenter functionerende VRI's. Hetzelfde geldt voor beperking van het sluipverkeer tussen A12 en A50. Te denken valt aan het minder aantrekkelijk maken van de route via Wageningen, ontmoediging van (vracht)-verkeer door o.a. aanpassingen van de weg, een vrachtwagenverbod op de Diedenweg tijdens de nacht en tijdens spits en het binnen de bebouwde kom brengen van de rotonde op de Wageningse Berg. Dit heeft tevens een gunstig effect op de veiligheid voor overstekende voetgangers en fietsers

f. Aanpassen bestaande infrastructuur

Aanpassen van de Mansholtlaan en de Nijenoord Allee voor fietsers, voetgangers, OV en auto kan de bereikbaarheid op een duurzame en veilige manier verbeteren. Daarbij dient zorg te worden gedragen voor een veel betere geluidswerende voorziening ter hoogte van de Horsten en Weides, namelijk dicht bij de weg. Ook zijn er veel verbetermogelijkheden aan de kruispunten en oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer, zodat dit veiliger en vlotter kan doorstromen zonder verbreding van de Nijenoord Allee.

In de bebouwde kom stellen wij het gebruik van rotondes voor. Wij verwachten dat dit een verbetering oplevert bij de Rooseveltweg – Nijenoordallee. Een fietsrotonde voor fiets en voetgangers bij de oversteek Diedenweg-Dolderstraat kan meer veiligheid opleveren en tevens afremmend werken voor de doorstroming van autoverkeer van en naar de A50.

g. Een nieuwe weg door het aantrekkelijke buitengebied van Wageningen is NIET nodig noch wenselijk, aangezien vorige stappen meer dan voldoende soelaas bieden

Het aantrekkelijke landschap rond Wageningen is de kernkwaliteit van de stad en dient behouden te blijven. Dit draagt bij aan een aantrekkelijk woon-, werk- en vestigingsklimaat. De verwachting is dat met ander gedrag en beleid het autoverkeer in Nederland eerder zal af- dan toenemen.

6. Gefaseerde uitvoering

Een gefaseerde aanpak heeft als voordeel dat je per stap van uitvoering kan meten (monitoring) wat de effecten zijn van de genomen maatregel. Dat vraagt om een integraal plan maar betekent ook dat sprake moet zijn van flexibiliteit. Sommige stappen hoeven niet of minder snel genomen te

worden terwijl wel antwoord gegeven wordt op het knelpunt van dat moment. Er kan meer rekening gehouden worden met maatschappelijke trends zoals de eerder genoemde introductie van meer thuiswerken. Modellen en prognoses komen maar zelden uit. Het duidelijkste voorbeeld hiervan is

dat groei van het in- en uitgaande autoverkeer in Wageningen de afgelopen jaren is uitgebleven, dit in tegenstelling tot de conclusies van modellen en prognoses. Voordeel is ook dat maatschappelijk kapitaal effectiever ingezet kan worden.

7. Draagvlak en samenwerking

Samenwerking loont; dat mag duidelijk zijn. Alle betrokken partijen (bedrijven, ov-aanbieders, overheden, onderwijsinstellingen, belangengroepen en de wetenschap) een rol geven in het vervolgproces kan de kwaliteit en de resultaatgerichtheid van de besluitvorming in principe alleen maar verbeteren. We

zien dit in universiteitsstad Nijmegen waar het autogebruik, door allerlei slimme maatregelen en een brede samenwerking tussen alle betrokken partijen, is gehalveerd (van 40 naar 17 procent).

Gebleken is dat het Alternatief Bestaande Route (ABR) een aantal verbeteringen van de bestaande route behelst die geheel uit de koker van WGoW zijn gekomen. Als WGoW hebben wij daarbij de kennis en kunde van inwoners - zijnde ervaringsdeskundigen - gebruikt en nader uitgewerkt.

8. Kiezen voor kwaliteitsoplossingen (ABR-PLUS)

Geen gemeente in Nederland heeft zo'n hoog percentage (20-25 procent) studenten in haar midden als Wageningen. Wageningen is een begrip in de gehele wereld en de provincie Gelderland is daar terecht trots op.

Dat betekent ook dat daar een voldoende bijdrage van de provinciale overheid tegenover moet staan. Wageningen mag dan ook, meer dan een gemiddelde stad van haar grootte, een aanzienlijke bijdrage verwachten bij het nader vormgeven van haar infrastructuur. Denk daarbij onder meer aan studentenhuysvesting, verbrede en verbeterde fietspaden en verbeterd (hoogwaardig) openbaar vervoer.

Wat betreft autobereikbaarheid dient niet alleen gekeken te worden naar het belang van het bedrijfsleven. De nadelige neveneffecten voor leefbaarheid en natuur komen te liggen bij de Wageningse bevolking en de biodiversiteit. Wij rekenen op de provincie als hoeder van natuur, landschap en leefbaarheid. Een kwaliteitsvolle en duurzame aanpak van de bestaande route draagt bij aan de Kennisas, die al jaren wordt nagestreefd tussen Ede en Wageningen, waarbij ook een groene inkadering past, zoals Adriaan Geuze onlangs voorstelde.

In onze Draagvlakvariant staan tal van voorbeelden hoe de bestaande infrastructuur kan worden verbeterd. Uitgangspunten daarbij zijn:

- De bebouwde kom van Wageningen verruimen en overal rotondes toepassen met fietsers en voetgangers in de voorrang.
- Waar nodig en mogelijk ongelijkvloerse kruisingen (bv. fietstunnels en 'luikse' rotondes).
- Veilige en geregelde oversteekplaatsen voor fiets en voetganger.

Wat WGoW verder belangrijk vindt is een ABR met aanvullende verbeteringen (ABR-PLUS). Wij pleiten ervoor om de maatregelen die de provincie in het ABR voorstelt uit te breiden met:

- Verbetering van de leefbaarheid in de Horsten en Weides door onder andere verbeterde geluidsweringen;
- verbetering van het openbaar vervoer;
- verbetering van fietspaden en -routes (doorfietsroutes naar en rond de Campus);
- betere spreiding van fietsers over de diverse oversteken van de Nijenoordallee;
- een goede integrale oplossing voor het vele fietsverkeer dat nu door de Tarthorst naar de Campus gaat;
- aanleg van goede voetpaden langs bestaande wegen;
- een veilige extra ontsluiting aan de westkant voor bestemmingsverkeer (auto) naar de Campus;
- een aanpassing van het kruispunt bij 't Gesprek;
- een fietsrotonde op de oversteek Diedenweg-Dolderstraat en andere maatregelen om doorgaand (vracht)verkeer te ontmoedigen;
- een fietstunnel of -brug bij het kruispunt Kierkamperweg- Mansholtlaan-Kielekampsteeg voor de veiligheid van fietsers en voetgangers, en een betere doorstroming voor bus- en autoverkeer;
- een ondertunneling van het doorgaande autoverkeer bij de huidige rotonde van de Droevendaalsesteeg met een vrije rechtsaf naar de Campus vanaf de A12; fietsers, afslaand autoverkeer en voetgangers blijven op maaiveld niveau.

9. Tot slot

Wageningen Goed op Weg verwacht dat met de aanpassingen van de bestaande route op de door ons voorgestelde wijze uitgevoerd, de bereikbaarheid van Wageningen op een duurzame wijze zal verbeteren. Hoe dit zou kunnen hebben wij uitgebreid beschreven in de eerder genoemde verbeterde Draagvlakvariant die wij op basis van betrokkenheid, kennis, kunde en ervaringen van inwoners in 2018 hebben opgesteld (zie www.wageningengoodopweg.nl).