

## CAMPUSRONDWEG: PLANPROCES TOT NU TOE

(Leo van den Berg, namens Fietsersbond deelnemer Klankbordgroep BBW)

### WAAR EEN WIL IS, IS EEN WEG TERUG!

De klachten over bereikbaarheid van Wageningen gaan waarschijnlijk terug tot 1876, toen de keuze viel op Wageningen voor een Rijkslandbouwschool: “een perfecte locatie voor landbouwonderwijs, midden op het platteland omringd door zand-, klei- en veengrond.”

( <http://www.wikiwageningen750.nl/rijkslandbouwschool-wageningen/> ). Dus ook: verre van de problemen van de grote stad. Sindsdien hebben we er een directe weg vanaf de A12 bij gekregen: Dreeslaan-Mansholtlaan en een snelle busverbinding met station Ede-Wageningen met vanaf 2015 een vrije busbaan langs die Dreeslaan-Mansholtlaan en over de campus.



(Foto Patrick Jansen)

Maar klachten over bereikbaarheid hielden aan en namen vanaf 2007 (opening Forum & Atlas gebouw op de nieuwe campus) flink toe. Dat geldt voor fietsers naar de campus vanuit de stad en vanaf station Ede-Wageningen, omslachtige OV verbinden tussen campus en de Betuwe/Nijmegen. Maar de meeste nadruk lag op autoverkeer tijdens de spits, zowel naar/van de campus als naar/van de rest van Wageningen. Dit heeft ertoe geleid dat vanaf 2012 bureau RHDHV in opdracht van de provincie diverse verkeersstudies heeft uitgevoerd omtrent de AUTO-bereikbaarheid van Wageningen voor planjaar 2030.

In 2014 treedt een nieuw gemeentebestuur aan (Stadspartij, D66, GL) en in december van dat jaar komen de uitkomsten van de studies beschikbaar, met 2 oplossingsrichtingen, die allebei voldoen aan de **eisen van doorstroming, restcapaciteit en robuustheid**:

**Variant A:** verbeteren van het bestaande tracé Mansholtlaan en Nijenoord Allee;

**Variant B:** een nieuwe route via de Kielekampsteeg en Dijkgraaf (het zogenaamde ‘Rondje Campus’).

De provincie toont voorkeur voor Variant B en de gemeente voor Variant A. Hiermee gaat wethouder ter Maat aan de slag. Vervolgens gebeurde het volgende:

1. Begin 2015 wordt er (met 50% subsidie van de provincie) een geluidsscherm geplaatst langs de Nijenoord Allee, waarvoor veel beplanting is verwijderd en waar aanwonenden zeer ontevreden over zijn. In augustus 2015 wordt de busbaan over de campus geopend.

2. Eind 2014 sturen 178 betrokken burgers een reactieformulier op, waarvan op 2 april 2015 door de provincie een Reactienota is opgesteld, waaruit veel serieuze bezwaren naar voren komen.

3. Wethouder ter Maat presenteert vanaf het begin “verbetering bestaande tracé” als “verdubbeling Mansholtlaan en Nijenoord Allee” en jaagt daarmee de bewoners van Roghorst en Tarthorst in de gordijnen.

4. in maart 2015 geeft de Provincie Wageningen 6 maanden de tijd om met een invulling van Variant A te komen die net zo robuust en betrouwbaar is als het ‘Rondje Campus’.

5. in oktober 2015 spreekt de gemeenteraad zich opnieuw uit voor variant A: aanpassen en optimaliseren van de bestaande infrastructuur. Naast het ambtelijk Projectteam wordt een Klankbordgroep (KBG) ingesteld van aanwonenden en betrokken maatschappelijke organisaties om feedback te geven op de plannen van het projectteam.

6. in februari 2016 heeft een aantal van deze organisaties (“Wageningen Goed op Weg”) de krachten gebundeld om een ‘Draagvlakvariant te presenteren naast de verschillende A-varianten van de Projectgroep. Een belangrijk onderdeel van deze draagvlakvariant was een Zuidwestelijke inprikker voor de WUR campus om automobilisten vanuit Rhenen het omrijden over de Nijenoord Allee te besparen en daarmee de verkeersdruk op de Nijenoord Allee te verminderen. Uiteraard inclusief maatregelen ter voorkoming van sluipverkeer via de campus. Dit voorstel is door het adviesbureau verkeerd uitgewerkt, nl. op een manier dat het verkeer van het oostelijk deel van de campus naar het westelijk deel nu ook via de Nijenoord Allee zou moeten gaan rijden. Hierdoor zou de verkeersdruk op die Nijenoord Allee toe- in plaats van afnemen. Zo was de ‘Draagvlakvariant’ uiteraard niet bedoeld!

7. Eind maart 2016 kwam het kruispunt Droevendaalsesteeg uitgebreid aan de orde in de Klankbordgroep. De door de KBG ingebrachte, meest elegante, oplossing van een onderdoorgang van 2x1 rijstrook voor doorgaand verkeer met daarboven een rotonde is op louter emotionele bezwaren van de provinciale wegbeheerder afgewezen. Inbreng van het adviesbureau was: “alleen in de avondspits van 2030 is voor één rijrichting (vanaf A12 naar Wageningen) een capaciteit van 2x1 rijstrook voor doorgaand verkeer net niet voldoende”. Dat er dan op de rotonde zelf voldoende restcapaciteit zou zijn om het verkeer doorgang te doen vinden werd door het Projectteam als irrelevant terzijde geschoven. Deze oplossing is dan ook in de officiële berichtgeving doodgezwegen. Op grond van dit soort incidenten begint bij de leden van de KBG het vermoeden te ontstaan dat de Projectgroep niet van plan is om zich in te zetten voor het door de gemeenteraad genomen besluit.

8. in september 2016 kwam de discussie over een versoberde Variant A tot een climax nadat was gebleken dat de zgn. “Kosteneffectieve Variant A” (met 2x2 rijstroken op de Nijenoord Allee en 3 ongelijkvloerse kruisingen te duur zou zijn: ongeveer €27 mln bij een beschikbaar budget van €14mln (provincie) + €6,5 mln (gemeente). Het adviesbureau meldde snel dat een Nijenoord Allee van 2x1 rijstrook in 2030 in de spits onvoldoende capaciteit zou hebben. Dit bleek vooral te komen door afwezigheid van dubbele optelstroken bij de stoplichten. Toen die (eindelijk!) in het verkeersmodel werden ingebouwd bleek opeens wel van een “redelijke doorstroming” sprake te zijn. **Een projectteam in dienst van de gemeente en belast met uitvoering van raadsbesluiten zou op zo’n moment naar verdere**

**optimalisaties zoeken, maar in plaats hiervan besloot de voorzitter van het projectteam (waarin 2 ambtenaren van de gemeente en 2 van de provincie) om de discussie ruw te stoppen en de volgende dag aan wethouder, gedeputeerde en media te melden dat we de varianten A verder wel op onze buik konden schrijven.** Op 4 oktober werd de gemeenteraad overeenkomstig voorgelicht.

9. In november 2016 besluit de gemeenteraad op grond van de aangeleverde informatie van het Projectteam onderzoek te laten verrichten naar alternatieve routes over de campus en een Ruggengraad 2.0. De A-varianten waren daarmee nog niet definitief van tafel.

10. In april 2017 stelt B&W aan de raad voor om een variant “campusroute op Maaiveld” verder uit te werken, maar begin juli past de raad dat voorstel op essentiële punten zodanig aan (niet door Dassenbos maar ten oosten daarvan en zover mogelijk van het stiltegebied van het Binnenveld) dat het bij de WUR op grote bezwaren zou stuiten. De wethouder lijkt de regie over het proces volledig te zijn verloren. Er ontstaat een pat-stelling en een week later bericht de provincie over te gaan tot een inpassingsplan. Ze neemt de regie over en vanaf dat moment zijn alle A-Varianten, dus ook de oorspronkelijke met 2x2 rijstroken op de Nijenoord Allee, of de mogelijkheden tot verdere “optimalisatie” van het traject met 2x1 rijstrook op de Nijenoord Allee, niet meer aan de orde.

Het is uitermate bevreemdend dat, nu er zoveel verzet plaats vindt tegen de campus varianten, niet opnieuw serieus wordt gekeken naar de kansen voor een werkbare A-variant. Kansen die het Projectteam (naar onze stellige overtuiging met opzet!) heeft laten liggen. **Immers: in dat projectteam was niet de gemeentelijke projectleider, maar bleken de provinciale ambtenaren de baas. En die waren op voorhand alleen te vinden voor een B-Variant!**

Hoe kan het dat de provincie een variant kan doordrukken waar in Wageningen slechts een kleine politieke minderheid voor te vinden is, nl. alleen VVD en CDA? Dit ligt waarschijnlijk aan de politieke verhoudingen in het provinciale bestuur, die totaal verschilt van dat van Wageningen. Het provinciale bestuur wordt gevormd door Provinciale staten en Gedeputeerde staten. De Provinciale Staten (PS) zijn het algemeen bestuur en de volksvertegenwoordigers, te vergelijken met de Tweede Kamer en de Gemeenteraad. Het College van Gedeputeerde Staten (GS) is het dagelijks bestuur van de provincie, vergelijkbaar met het kabinet en het college van B&W. De Gedeputeerden en de Commissaris van de Koning vormen samen het college van Gedeputeerde Staten (GS). Zij bereiden de voorstellen van PS voor en voeren de besluiten van PS uit. PS stemt en oordeelt dus over plannen en voorstellen van GS. In PS zijn de VVD en CDA de grootste partijen, gevolgd door D66 en PvdA. VVD en CDA hebben geen meerderheid in PS, maar samen met D66 en PvdA net wel. In GS zitten twee Gedeputeerden van VVD, twee van CDA, D66 en PvdA hebben ieder één. De Gedeputeerde van Mobiliteit, Connie Bieze, is van de VVD. Hoe het precies achter de schermen gegaan is kunnen we niet weten, maar deze totaal andere politieke verhoudingen verklaart waar de provinciale druk vóór een campusrondweg vandaan komt, en hoe het heeft kunnen gebeuren dat PvdA en D66 het ‘Inpassingsbesluit’ (om de regie over te nemen) van PS aan een meerderheid geholpen hebben door vóór te stemmen, samen met VVD, CDA en SGP.

De Provincie maakt haast met de procedures voor een campusrondweg, laten wij haast maken om samen met de politieke partijen die ook voor andere oplossingen zijn i.p.v. de rondweg, hier een stokje voor te steken. Het is niet onmogelijk.

## **Conclusie: WAAR EEN WIL IS, IS EEN WEG TERUG!**

*Door Leo van den Berg, namens Fietsersbond deelnemer Klankbordgroep BBW ([leovandenberq@hetnet.nl](mailto:leovandenberq@hetnet.nl))*