



Aan: Het college van Gedeputeerde Staten van Gelderland,
Postbus 9090
6800 GX Arnhem.

Onderwerp: Zienswijze Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen op het Rapport Wageningen Campusroute, de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD).

Datum: 24 april 2018

Geachte heer/mevrouw,

Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen¹ (hierna 'PDW' genoemd) heeft zich verdiept in het door u ter inzage gelegde Rapport Wageningen Campusroute, de Nota reikwijdte en detailniveau, d.d. 27 februari 2018. Het PDW heeft vraagtekens en bezwaren bij de zaken die in de bovenstaande notitie zijn vermeld.

Deze zullen we hieronder behandelen.

1. Onze reactie op de probleemanalyse, de uitgangspunten in het besluitvormingsproces, en het nut en de noodzaak van de voorgestelde maatregelen.
2. De voorgestelde campusroute, het zoekgebied en de te onderzoeken alternatieven voor de MER studie
3. Wijzigingen of aanvullingen t.a.v. andere punten voor de MER studie:

1. Probleemanalyse, besluitvormingsproces en nut en noodzaak van de voorgestelde maatregelen.

Het PDW betwist de probleemanalyse, het proces beschreven in de terugblik op uitgangspunten, afgevalen varianten en besluitvormingsproces, en de daar uit voortkomende conclusies t.a.v. de mate waarin 'bereikbaarheid' een probleem is en wordt, en het nut en de noodzaak van de voorgestelde maatregelen.

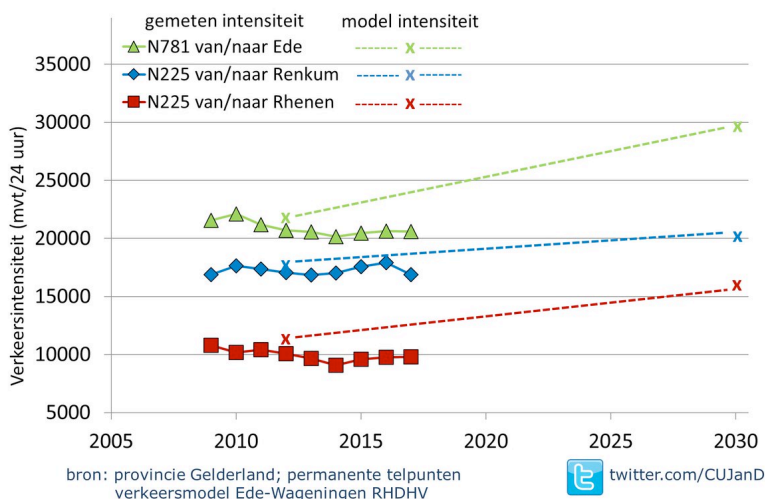
1.1 Er wordt gesteld in de inleiding van de notitie dat de (auto)bereikbaarheid “*nu al onder druk staat*”. In de probleemanalyse wordt gesteld “*In de ochtend- en avondspits zijn er in de huidige situatie files in Wageningen en zonder een oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek zullen deze files in de toekomst alleen maar toenemen*”. Hiermee wordt gesuggereerd dat er ‘nu al’ een problematische situatie is. Het PDW onderschrijft deze conclusie niet. Alleen tijdens spijstijden is er sprake van kleine vertragingen, maar dit is van verwaarloosbare orde, en hoort gewoon bij regulier spijstverkeer. In het NRD rapport wordt de zogenaamde ‘problematiek’ niet onderbouwd: op welke dagen en tijdstippen vinden de vertragingen plaats, en hoeveel bedraagt dan het oponthoud op verschillende plekken? Waar bevinden zich de belangrijkste knelpunten en waar worden die door veroorzaakt? Wanneer is er volgens welke criteria een ‘probleem’ dat een miljoeneninvestering vraagt?

Anton Franken – Lid van het College van bestuur Hogeschool Utrecht, en betrokken geweest bij bereikbaarheids ‘problematiek’ bij Nijmegen en Utrecht, stelde in zijn [pitch tijdens een ‘Duurzaamheidsdebat’](#) op 7 maart j.l. in Wageningen, dat het zogenaamde ‘bereikbaarheidsprobleem’ vergeleken bij andere steden niets voorstelt.

In de inleiding en probleemanalyse wordt gesuggereerd dat ook het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven ‘last hebben’ van de stremmingen. Dit argument wordt niet onderbouwd en lijkt ons een normaal onderdeel van reguliere stremmingen tijdens spijsturen waar alle steden en de meeste dorpen ‘last’ van hebben, en geen argument voor meer asfalt. **Ons inziens zijn de conclusies t.a.v. een ‘bereikbaarheidsproblematiek’ suggestief en worden niet kwantitatief onderbouwd met cijfers over de dagen, tijdstippen, en duur van vertragingen op verschillende plekken, en welke criteria gebruikt worden om deze als ‘probleem’ te definiëren. Wat is eigenlijk het probleem?**

1.2 Er worden toekomstige ontwikkelingen en problemen gesuggereerd zonder kwantitatieve onderbouwing. Op pag. 7 van het NRD wordt gesuggereerd dat vanwege nieuwe inzichten in de ruimtelijke ontwikkelingen de verkeersintensiteiten op de Mansholtlaan in 2030 hoger uitvallen, en dat de verkeersproblematiek groter zou zijn dan die op basis van onderzoek en prognoses in 2012 voorspeld was. Cijfers of documentatie die deze conclusies onderbouwen worden niet gegeven en deze conclusies zijn in tegenspraak met het onderstaande plaatje:

Verkeersintensiteit werkdagen invalswegen Wageningen (motorvoertuigen per 24 uur): meting en modelprognose



De aannames onder het door RHDHV gebruikte model zijn onduidelijk en de realiteit blijkt dus anders dan de prognoses van de modellen. Verklaring voor de afwijkende ontwikkelingen in Wageningen is misschien het aantal auto's per huishouden dat ver onder het gemiddelde van Nederland (0,6 voertuig/huishouden) ligt, zelfs als wordt gecorrigeerd voor de studenten (bron: CBS). D.w.z. dat zelfs als Wageningen qua inwoners uitbreidt het aantal auto's waarschijnlijk niet zo sterk zal toenemen als in overige regio's. Het is van belang om deze gegevens in prognoses te verwerken. Gebruikte prognoses gaan blijkbaar uit van een lineaire toename van (auto)verkeer en houden geen rekening met alternatieven, ontwikkelingen en innovaties om autoverkeer te verminderen. De eerder genoemde Anton Franken verbaast zich er bijvoorbeeld over dat i.t.t andere universiteitssteden er bij de WUR nog steeds gratis geparkeerd kan worden. In andere steden krijgen medewerkers die dichtbij wonen, niet eens gelegenheid om te parkeren. Veel werkgevers in grotere steden hebben ook een 'duurzaam mobiliteitsbeleid' om autoverkeer terug te dringen, terwijl men daar in Wageningen weinig over hoort. Rekening houdend met al deze mogelijke alternatieven, wat is dan eigenlijk de foutmarge bij de gebruikte modellen en prognoses? Het PDW erkent het nut de noodzaak van het gebruik van simulatiemodellen voor prognoses. Tegelijkertijd is de uitkomst en duiding van de uitslag afhankelijk van de ingevoerde variabelen en de foutmarge. Deze zijn nu onduidelijk en niet traceerbaar. Er wordt gesteld dat In het voorjaar van 2018 nieuwe prognoses gemaakt zullen worden van het verkeer gebaseerd op nieuwe verkeerstellingen in Wageningen en op de WUR. Deze nieuwe prognoses vormen de basis voor de uit te voeren milieueffectrapportage. ***Wij raden aan om verschillende prognoses te maken: standaard en rekening houdend met specifiek Wageningse omstandigheden, en ook rekening te houden met de foutmarge. Dat kan het verschil uitmaken tussen wel of geen noodzaak van nieuw asfalt.***

1.3 In de probleemanalyse, prognoses en de conclusies t.a.v. te nemen maatregelen wordt geen rekening gehouden met dat een aanzienlijk deel van de huidige vertragingen samenhangt met sluipverkeer tussen de 2 snelwegen A12 en A50 via de N781 en N225. Tijdens de besluitvormingsprocedure maar na het gemeentelijk raadsbesluit van 7 juli 2017 zijn er in opdracht van de gemeente Wageningen metingen verricht t.a.v. dit sluipverkeer. Dat blijkt aanzienlijk te zijn en een grote bijdrage te leveren aan de slechtere doorstroming in de spits van circa 10 a 15%, met name sluipverkeer tussen de 2 snelwegen A12 en A50 via de N781 en N225, ondanks de capaciteitsuitbreidingen van de A12 en A50. (DUFEC studie, 2017). Uit deze studie blijkt, dat er tot 20% meer doorgaand verkeer is op de N781 als er problemen zijn op de A12 en A50. Op de Diedenweg loopt dit bij ernstige filevorming op de A12 in de avondspits op tot 31%. Andere gemeentes hebben dit ondervangen door sluipverkeer in de spits te verbieden op straffe van boetes, hetgeen met kentekenherkenning op 2 punten bij de N781 en N225 kan worden geregeld. Onze verwachting is dat door de campusroute dit sluipverkeer alleen maar zal toenemen, en dat extra sluipverkeer richting in Rhenen zal worden aangetrokken. ***Toenemend sluipverkeer richting Renkum (A50) en Rhenen (brug) als gevolg van het aanleggen van de campusroute moet worden meegewogen in de MER studie.***

1.4 In het rapport lijkt het enige uitgangspunt de auto te zijn: er wordt gezegd dat er vanaf 2012 wordt gestudeerd op de bereikbaarheid van Wageningen, maar dit betreft uitsluitend de **auto bereikbaarheid**. Dit is tegenstrijdig met het Gemeentelijk

Mobiliteits Plan, dat een meer integrale visie en oplossingsrichting voor de Wageningse situatie als basis heeft. Door deze eenzijdige focus lijkt een meer integrale visie op bereikbaarheid, inclusief de fiets en OV, verloren te zijn gegaan en wordt er uitsluitend richting oplossingen voor het autoverkeer gedacht. **Wij raden aan om bij de MER studie wel een integrale visie te hanteren.**

1.5 Het draagvlak in de Wageningse gemeenteraad en gemeenschap voor de campusroute is niet groot. De meerderheid is voor een A-variant. Ruim 150 mensen hebben meegedacht aan oplossingen, waaronder veel Wageningse ingenieurs, die in hun opleiding en werk met omgevingsvraagstukken hebben leren werken en gewend zijn om integraal te kijken en te denken. Een aantal oplossingen passend in de Ladder van Verdaas, heeft de coalitie Wageningen Goed op weg uitgewerkt in de zogenaamde '[draagvlak variant](#)', die ook in het rapport besproken wordt. Deze variant werd afgewezen, volgens één van de opstellers doordat door het adviesbureau de variant verkeerd had uitgewerkt, waardoor verkeerde conclusies werden getrokken t.a.v. de doorstroming op de Nijenoord Allee ([Campusrondweg – planproces tot nu toe](#)). **We pleiten ervoor dat tijdens de MER studie draagvlak serieus genomen wordt en dat gebruik gemaakt wordt van het Wageningse 'maatschappelijke kenniskapitaal'. Tevens pleiten we ervoor dat een oplossing van de A variant die door RHDHV in de Klankbordgroep wel degelijk als mogelijk werd benoemd, namelijk variant A geoptimaliseerd sober, ook als variant wordt meegewogen.**

1.6 In het kader van het klimaatakkoord van Parijs en de doelen die zowel de provincie als de gemeente hebben gesteld om klimaatneutraal te worden in resp. 2050 en 2030 is het van groot belang om het aantal autobewegingen niet te vergroten en andere oplossingen voor bereikbaarheid in te zetten: dus een 'slimmere' groei na te streven, zoals andere studentensteden als Nijmegen en Utrecht ook gedaan hebben. Het zou goed passen bij de deskundigheid die in de stad en bij de WUR aanwezig is om dat hier ook te doen. Denk aan meer inzet van de elektrische fiets voor afstanden tot 30 km, betaald parkeren op de campus, een app ontwikkelen voor de verkeersgebruikers zoals in Enschede, transferia, etc. In verkeersconvenanten tussen de Food Valley gemeenten en grote bedrijven en WUR zouden deze oplossingen goed meegenomen kunnen worden. **Wij pleiten ervoor om de effecten van een mobiliteitsconvenant tussen de gemeente, bedrijven en WUR, dat mobiliteit zo duurzaam mogelijk invult, en waar mogelijk autoverkeer beperkt, te onderzoeken tijdens de MER studie.**

1.7 In het kader van een duurzame ontwikkeling moeten de 3 P's van duurzaamheid (people, planet en profit) in balans blijven. De analyse van nut en noodzaak nemen dit feit niet mee en trekken de balans te sterk naar de profit-kant. In dit kader kan gebruik gemaakt worden van de zogenaamde trias mobilica deze gaat uit van (1) voorkomen van mobiliteit, (2) substitutie naar alternatieve vervoerwijzen zoals de fiets en (3) het vergroenen van de niet vermijdbare (auto)mobiliteit. **Wij pleiten ervoor om trias mobilica te hanteren als onderdeel van een integrale aanpak bij de beoordeling van nut en noodzaak van een campusweg in de MER studie.**

Samengevat: er zijn veel kanttekeningen te plaatsen bij het proces, de onderbouwing en de eenzijdige manier waarop de probleemanalyse is uitgevoerd en de daaruit voortvloeiende conclusies t.a.v. een

‘bereikbaarheidsprobleem’, oorzaken en de voorgestelde maatregelen. Nut en noodzaak voor het aanleggen van een nieuwe weg zijn daarmee niet onderbouwd. De analyse lijkt te veel gericht op autobereikbaarheid, neemt oorzaken als sluipverkeer niet in overweging, en neemt op geen enkele manier een integrale aanpak in overweging. Wij pleiten ervoor om in de MER studie de effecten op sluipverkeer mee te wegen in de beoordeling van een campusroute, en om serieus te bestuderen of een integrale aanpak voldoende alternatief biedt voor het aanleggen van nieuw asphalt, misschien in combinatie met het aanpakken van het grootste knelpunt, bijvoorbeeld de Droevendaalsesteeg rotonde en andere aanpassingen aan bestaande infrastructuur.

2. De voorgestelde campusroute, het zoekgebied en de te onderzoeken alternatieven voor de MER studie

Het PDW betwist de voorgestelde route, het zoekgebied en de te onderzoeken alternatieven voor de MER studie:

2.1 In hoofdstuk 5 van de NRD wordt op p.13 genoemd dat de Campus ook bereikbaar is vanaf de Kielekampsteeg en de Bornsesteeg. Deze route, de Noordelijke inprikker, is vanaf voorjaar 2017 in gebruik. In welke mate deze ‘inprikker’ al voor verlichting zorgt wordt niet meegenomen in de NRD. Volgens indicatieve cijfers van onderzoek van stichting Wageningen Goed op Weg is dat ook zo. Circa de helft van het verkeer dat de Campus verlaat gaat via die route en ontlast dus de rotonde die een van de belangrijkste knelpunten is volgens de NRD (zie ook punt 1.7 van deze zienswijze). ***Het PDW bepleit dat een evaluatie van het gebruik van deze (provinciale) weg mee moeten worden gewogen in de MER studie, en in hoeverre deze weg de verkeersdruk van en naar de Campus verlicht.***

2.2 Door de eenzijdige focus op de auto en de door opgelegde keuze tussen 2 campusroutes worden alle integrale oplossingen terzijde geschoven. In bijlage 2 wordt verwezen naar de manier waarop de ladder van Verdaas is toegepast. Daarbij wordt iedere trede afzonderlijk besproken en als onvoldoende beschouwd om de vereiste reductie (voor de ochtendpits 10-15% en voor de avondspits 15-25%) van de verwachte toename van autoverkeer te bewerkstelligen. Maatregelen in de orde van de eerste 5 treden van de Ladder van Verdaas worden hiermee verworpen. Ons inziens onterecht. Zoals hierboven beargumenteerd, kunnen er vragen gesteld worden bij de cijfers over de verwachte toename van verkeer en de daarbij behorende reductie die nodig zou zijn. Deze vragen kunnen ook gesteld worden bij de bespreking van de verschillende stappen: bij stap 2 (‘anders betalen’) worden uitsluitend maatregelen als rekeningrijden, kilometerheffing, spitsheffing, en spitsmijden besproken. Het effect van bijvoorbeeld betaald parkeren op de campus wordt niet besproken of innovatieve ideeën zoals bij Enschede (Universiteit Twente) waar door het [invoeren van een slimme app voor de verkeersgebruikers](#) het aanleggen van een extra weg niet nodig bleek. Bij stap 3 (mobiliteitsmanagement) wordt, gebaseerd op ervaringen elders in Nederland, gesteld dat met mobiliteitsmanagementmaatregelen maximaal 3-4 % minder autoverkeer in de spits te bereiken en wordt daarom als niet voldoende verworpen. Ook hier is onduidelijk waar deze conclusies op gebaseerd zijn (welke steden? Vergelijkbaar? Bronnen?). Anton Franken noemt andere cijfers: volgens hem komt 39% van de medewerkers van Wageningen UR met de auto, wat veel is.

Volgens eigen onderzoek van Wageningen UR kan 22% hiervan relatief gemakkelijk een andere vervoersoptie kiezen. Met een verschuiving van woon-werk vergoedingen van auto naar OV en betaald parkeren, kan dit bewerkstelligd worden. Dit kost nauwelijks extra geld, maar vereist een verschuiving van middelen. Volgens Franken kan met deze maatregel alleen al het autoverbruik van medewerkers in Wageningen met 8% per jaar gereduceerd worden!

Alle stappen van de Ladder van Verdaas worden afzonderlijk verworpen in de NRD, maar er wordt niet beoordeeld of een combinatie van deze stappen/ maatregelen niet wél voldoende reductie oplevert. ***We pleiten ervoor om in de MER studie de mogelijkheden van (een combinatie van) de verschillende stappen van de Ladder van Verdaas wél te onderzoeken.***

2.3 Stap 6 van de Ladder van Verdaas is aanpassingen aan bestaande infrastructuur. De in het rapport besproken A-varianten vallen hieronder. Deze varianten zijn in het rapport allemaal afgefallen om verschillende redenen, maar veelal vanwege de kosten. Er is onvoldoende, of eigenlijk helemaal niet, onderzocht of met aanpassingen van de kostenposten of selectie van aan te pakken grootste knelpunten deze wel haalbaar zijn. Bijvoorbeeld: volgens het NRD is het grootste knelpunt de rotonde Droevendaalsesteeg, zie p 6. Een degelijke verkeerskundige oplossing voor de rotonde/kruispunt is niet meegenomen in het besluitvormingstraject van gemeente en provincie, behalve een (te) dure 'Luikse' rotonde. Toch is ons insziens dit knelpunt ook anders aan te pakken, door meerdere opstelstroken en afslagen mee te nemen, wat van groot belang is voor de komst van Unilever binnenkort. Als de rotonde Droevendaalsesteeg wordt gezien als grootste knelpunt, waarom wordt aanpassing hiervan dan niet onderzocht als alternatief in de MER ter vergelijking met een campusroute? ***We pleiten ervoor dat aanpassing van de rotonde Droevendaalsesteeg wordt meegenomen in de MER studie en op alle MER aspecten worden vergeleken met een campusroute.***

2.4 Als de bereikbaarheidsproblematiek voor het merendeel veroorzaakt wordt door mensen die op de campus moeten zijn (en dat is volgens de NRD het geval), ***dan ligt de sleutel voor een duurzame oplossing in belangrijke mate bij de werkgevers en hun werknemers.*** Als Wageningen, de provincie, vervoersbedrijven, werkgevers en bewonersorganisaties hun krachten bundelen, dat dan het autoverkeer aanzienlijk teruggedrongen kan worden. Te denken valt aan:

- De door de gemeenteraad aangenomen eigen mobiliteitsvisie hanteren. Daar liggen alle uitgangspunten in vast en is helder.
- Naar andere steden kijken: wat werkt en werkt niet? Welke slimme maatregelen zijn genomen die in Wageningen ook kunnen?
- Een convenant tussen betrokken partijen voor terugdringen automobilititeit, inclusief betaald parkeren in Wageningen en op de campus.
- Inzet van gelden van de provincie en gemeente voor andere duurzame maatregelen.

We pleiten ervoor om de mobiliteitsvisie van de gemeente te hanteren in de MER studie en ook de mogelijke effecten van een convenant en het toepassen van 'slimme' maatregelen om autoverkeer terug te dringen, en daarmee een campusroute te voorkomen.

Samengevat: we pleiten ervoor dat een gedegen verkeerskundige oplossing voor het voornaamste knelpunt, rotonde Droevendaalstesteeg, en de varianten A geoptimaliseerd sober mee worden genomen, alsmede de (evaluatie van)

noordelijke inprikker. Wij vragen serieus te onderzoeken of een combinatie van aanpassingen van knelpunten en een integrale aanpak, d.w.z. een combinatie van de stappen van de ladder van Verdaas waaronder een mobiliteitsconvenant en 'slimme' maatregelen, niet voldoende zijn om een campusroute te voorkomen. Een weg die o.i. onherstelbare schade toebrengt aan natuur (het Dassenbos, ecologische verbindingszone, stiltegebied), cultuur (zorgboerderij Hoge Born zou moeten wijken), veiligheid en leefbaarheid (wijk NW).

3. Wijzigingen of aanvullingen ten aanzien van verschillende punten in de MER studie:

3.1 MKBA: De studie zou, zoals bij veel andere provinciale trajecten, moeten worden uitgebreid tot een MKBA studie (maatschappelijke kosten en baten analyse).

3.2 Stiltegebied en ecologische verbindingszone: de omvang van het Stiltegebied in figuur 5 (p 19 NRD) klopt niet, ook het gebied ten oosten van Dijkgraaf en ten zuiden van de Plassteeg is stiltegebied, zie foto hieronder, gemaakt op de kruising Plassteeg/Dijkgraaf. Het voorgenomen tracé wordt dus gelegd in een provinciaal stiltegebied, alwaar vele vogelsoorten broeden. De gemeentelijke ecologische verbindingszone (die nog vorm moet krijgen) loopt precies op de route van het tracé tot aan de Bornsesteeg vanaf de Mansholtlaan.



3.3 Fietsverkeer: de route heeft een grote invloed op het fietsverkeer vanuit de wijk Noord West. De route doorsnijdt zowel aan de zuidkant als de noordkant een belangrijke ontsluiting voor fietsers vanuit de wijk Noord West. Vele honderden schoolkinderen maken gebruik van dit tracé om vanuit de wijk Noord west naar Pantarijn te fietsen, naast tientallen tot honderden fietsers (waaronder schoolkinderen) die op de fiets naar het station Ede-Wageningen of naar Bennekom fietsen langs het beoogde tracé. Gelieve dit punt serieus mee te wegen.

Vele recreanten uit Wageningen en omgeving maken gebruik van de Dijkgraaf als fietsroute, deze is onderdeel van het fietsknooppuntennetwerk. Dit heeft o.a. te maken met de ecologie van het gebied (veel broedende vogels) en het open karakter van het Binnenveld.

3.4 Verkeersveiligheid: ontsluiting van de wijk NoordWest: het tracé gaat dwars door een van de 2 ontsluitingswegen van de wijk Noord West waar bijna 1/10 van de Wageningse bevolking woont.

Nu al hebben inwoners van de wijk grote moeite met het kruispunt dat is ontstaan ten gevolge van de busbaan, die een verslechtering is geweest voor het fietsverkeer. Er zijn veel bijna-ongelukken. De wijk maakt zich zorgen om de veiligheid van dit kruispunt, met name voor de middelbare scholieren die hier langs moeten als het tracé nog veel drukker wordt inclusief meer vrachtverkeer.

Samengevat: de punten van de MER moeten worden uitgebreid naar een grotere MKBA. Tevens moet goed worden gekeken naar de grenzen die op de bijgevoegde kaarten zijn aangegeven en de natuurschade van een campusroute. Tevens extra zorgvuldigheid t.a.v. punten m.b.t. de veiligheid van fietsers.

Met vriendelijke groet,

Namens Matschappelijk Platform Duurzaam Wageningen

Marijke Kuipers
Voorzitter

Trudi van Ingen
secretaris