



Geachte raadsleden en college van Burgemeester en Wethouders,

Maandag 9 mei a.s. is een rondetafelgesprek met de portefeuillehouder gepland met als onderwerpen over Wageningen Goed op Weg, de netwerkvisie en fietsverbetering Tarthorst. Voor ons is dit aanleiding om – na de diverse besprekingen – onze bevindingen op hoofdlijnen onder de aandacht te brengen, aanvullend op onze nota.

Doorvoering van de hoofdlijnen van onze nota

Wij zoeken met onze voorstellen aansluiting op door de gemeenteraad gekozen A-variant: maar dan wel anders, namelijk volgens de Ladder van Verdaas. Wij constateren dat de discussie weliswaar een verbetering van de bestaande A-variant heeft opgeleverd, maar naar onze mening is deze verbetering nog onvoldoende. Nog steeds wordt de ladder van Verdaas (zie blz. 20 van onze nota) niet systematisch doorlopen. Hier volgen een paar voorbeelden van onbenutte mogelijkheden.

Vermindering woon-werk autoverkeer

Gelijkwaardigheid van alle typen verkeersstromen: auto, fiets, voetgangers en openbaar vervoer staat naar onze mening nog onvoldoende voorop. In de gemeentelijke plannen wordt nu uitgegaan van een vermindering van autoverkeer door verbeterd mobiliteitsmanagement van 10%. Uit recent onderzoek in opdracht van Wageningen UR is gebleken dat 22% vermindering van woon-werk autoverkeer mogelijk is. Wij vinden een streefpercentage van 10% dan ook te laag.

Noordelijke inprikker niet nodig

De zogenoemde noordelijke inprikker is niet alleen ongewenst vanwege aantasting van het Binnenveld, maar bovendien voor de verkeersafwikkeling niet nodig. De nu bestaande weg kan bij calamiteiten die rol probleemloos vervullen. Dat heeft uw eigen onderzoek door RHDHV uitgewezen. Diverse organisaties hebben de bezwaren uitgebreid onderbouwd en als coalitie onderstrepen wij deze van harte. Wij zien geen goede inhoudelijke argumenten om dit onderdeel door te zetten.

Negatieve effecten op woon- en leefklimaat en natuur

De voorliggende plannen houden nog steeds onvoldoende rekening met de negatieve effecten op het woon- en leefklimaat, de natuur en duurzaamheid. Een voorbeeld daarvan is dat een verbeterde fietstunnel bij Hoevestein een geheel aan de noordzijde van de Nijenoord Allee gelegen fietspad kan creëren met als mogelijkheid een verbrede groenstrook tussen de Roghorst en de Nijenoord Allee.

Mobiliteitsmanagement

U heeft aangegeven dat u in gesprek bent/gaat met werkgevers over mobiliteitsmanagement, een goede stap vooruit. Belangrijk is dat werkgevers hun maatschappelijke verantwoordelijkheid ook in dit kader oppakken, en dat dit concreet wordt in de vorm van afspraken alvorens de gemeente zich vastlegt op investeringen van grote sommen gemeenschapsgeld.

Spreading fietsverkeer en oplossing voor fietsstroom Tarthorst

Spreading van fietsverkeer om de doorstroming op de Nijenoord Allee te bevorderen is nog onvoldoende uitgewerkt. Een van de verbeteringen die wij voorstaan is minder fietsverkeer (van voornamelijk studenten) door de Tarthorst. Dit fietsverkeer rijdt nu van het bruggetje achter de Pomona en naast de Boomgaarden als vanzelfsprekend door de Tarthorst. Dit kan anders en beter. Ons plan stelt voor dit fietsverkeer kort door de Ooststeeg te laten rijden en bij De Hoef de Rooseveltweg op te laten gaan. Dit kan in de vorm van een fietsstraat vorm gegeven worden en daarmee kan fietsverkeer worden uitgenodigd niet door de Tarthorst te rijden.

Een aantrekkelijk fietspad aan de Noordkant van de Nijenoord Allee – door u niet overgenomen – zal een aanvullende fietsroute bieden alsook de verbinding tussen Agro Business Park en Campus verbeteren.

Gefaseerde uitvoering

In de plannen wordt over de praktische uitvoerbaarheid nog niet gesproken. Dit is opmerkelijk omdat de voorgestelde infrastructurele ingrepen door hun grootschaligheid tijdens de realisatie enorme belemmeringen voor verkeersdoorstroming en –afwikkeling zullen veroorzaken. Onze voorstellen maken een gefaseerde invoering mogelijk die minder belemmeringen geeft.

Aanvullende opmerkingen naar aanleiding van de discussie

De plannen zijn na bijstelling nog steeds teveel gericht op het faciliteren van automobiliteit. Negatieve effecten van automobiliteit op leef- en woonmilieu en landschap zijn niet geëxpliceerd en worden niet als maatschappelijke kosten berekend. Ook het feit dat de plannen als neveneffecten hebben dat automobiliteit wordt aangemoedigd en de verkeersstroom door Wageningen groeit, terwijl uw beleid het tegenovergestelde beoogt, blijft ongenoemd.

De voorgestelde oplossingen beperken zich tot de Mansholtlaan en de Nijenoord Allee en laten de gevolgen voor bijvoorbeeld de Diedenweg, waar de verkeersstroom naar verwachting verder zal aanzwellen, buiten beschouwing.

De plannen zijn gebaseerd op prognoses voor het jaar 2030. Wij vinden het onverantwoord om op basis van deze prognoses nu in één keer een besluit te nemen over een dergelijke grote maatschappelijke investering. In de komende 14 jaar zal er zoals het zich laat aanzien op het gebied van mobiliteit veel veranderen. Een gefaseerde aanpak met monitoring en bijstelling op basis van actualiteit past daar beter bij.

Het gehanteerde verkeersmodel van Rijkswaterstaat voldoet niet aan wetenschappelijke criteria. Kritische verkeerskundigen plaatsten daarom kanttekeningen. Eén daarvan is dat het verkeersmodel uitgaat van klassiek autovervoer en geen rekening houdt met nieuwe ontwikkelingen en andere vervoersvormen. Hierdoor wordt het oplossingsperspectief in een bepaald frame gezet. Ook hebben de modellen een blinde vlek voor 'geïnduceerd verkeer' als gevolg waarvan uiteindelijk de beloofde reistijd niet korter blijkt te worden (de BREVER-wet).

Wordt het probleem van toegankelijkheid van Wageningen niet groter voorgesteld dan het in werkelijk is en gaat worden? Feitelijke real-time waarnemingen van TomTom maken duidelijk dat er in Wageningen relatief weinig files voorkomen: slechts op zeer beperkte tijden en van een geringe duur. Vertekening door beleving?

Tot slot en aanbeveling

Wij vragen u vriendelijk te bekijken of en hoe er nog meer aanbevelingen uit de nota Wageningen Goed op Weg kunnen worden overgenomen. Vanzelfsprekend zijn wij bereid daarover nader met u in gesprek te blijven om onze voorstellen toe te lichten.

Tot slot willen wij u nog aanbevelen een contract aan te gaan met TomTom om te kunnen beschikken over actuele feitelijke informatie. In de bijlage I wordt deze aanbeveling nader geëxpliceerd.

Bijlagen

In de bijlagen I en II vindt u nog een nadere uitwerking en onderbouwing van bovengenoemde punten.

Wageningen, 5 mei 2016

Peter Spitteler

Namens de coalitie van bewonersorganisaties en maatschappelijke organisaties, Vereniging Mooi Wageningen, Platform Duurzaam Wageningen, Fietsersbond afdeling Wageningen, Wagenings Milieu Overleg, Bewonersvereniging Noordwest en Bewonerscommissie Tarthorst.

Contactmailadres

Info@wageningengoodopweg.nl

Website: www.wageningengoodopweg.nl