



Geachte raadsleden en college van B&W,

Wij hebben kennisgenomen van de reacties van het college van B&W op de diverse zienswijzen in het kader van de bestemmingsplanprocedure van de zogeheten Noordelijke inprikker. Verbazing bij ons over de genoemde reacties. Op basis van lezing van uw reactie constateren wij dat bezwaren niet serieus worden genomen. U wekt de indruk dat het besluit om het bestemmingsplan van de Noordelijke inprikker te realiseren slechts een formaliteit is en al is genomen.

Wordt inspraak wel serieus genomen?

Wij hebben de diverse reacties van het college op de zienswijzen becommentarieert (zie de bijlage) en krijgen de indruk dat het college alles op alles zet om de ingediende zienswijzen naast zich neer te leggen. Neemt het college de inspraak wel serieus, is een vraag die ons bezig houdt. Wij ervaren van niet.

Beperkte weergave van feitelijke zienswijzen

Wat wij zien is dat het college in een overzicht de diverse zienswijzen heeft samengevat. Bij diverse samenvattingen ontbreekt de essentie van de ingediende zienswijze. In de bijlage geven wij aan waar deze ontbreken.

Advies selectief gebruikt

RHDHV ondersteunt het college bij de planvorming. Het door hen uitgebrachte advies meldt: *'Er zijn weinig afwikkelingsproblemen in de ochtendspits op de N781 in de autonome situatie (2030).'* Vervolgens wijst het erop dat een 'Noordelijke Inprikker' vertragend gaat werken op de doorstroming over de Mansholtlaan/Willem Dreeslaan. (*Simulatievraag Bereikbaarheidsaanpak Wageningen. Eindrapportage, 9 september 2015, p. 28 en 61*). De varianten A met en Ab (zonder noordelijke inprikker) bieden beide een goede bereikbaarheid van de Campus. De variant met de noordelijke inprikker verslechtert zelfs de doorstroming op de Mansholtlaan tijdens de avondspits. De gewenste robuustheid kan met heel veel minder kosten en schadelijke gevolgen veel effectiever worden gerealiseerd door bij calamiteiten de busbaan open te stellen en te gebruiken..

Beperkte kijk op stimulering fietsmogelijkheden in een gebied met onvervangbare landschappelijke en recreatieve waarde

In haar beantwoording gaat het college voorbij aan de gewenste gelijkwaardigheid van verkeerssoorten en wordt het fiets- en voetgangersverkeer als tweederangs behandeld. Het plan voorziet uitsluitend in de behoefte om fietsers van de rijweg af te krijgen opdat het autoverkeer meer ruimte krijgt.

Conclusie *De zienswijzen geven alle aanleiding tot intrekking van dit Concept-Bestemmingsplan. De tijdelijk hogere verkeersdruk, totdat verbetering van de doorstroming op de Mansholtlaan tot stand is gebracht, kan uitstekend door bebording en belijning van de huidige wegprofielen op een veilige manier worden opgevangen.*

Wageningen, 1 juni 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 en Website: www.wageningengoodopweg.nl



BIJLAGE: reactie van Wageningen Goed op Weg op de beantwoording van de zienswijzen door het college van B&W

2.1 Mooi Wageningen

Reacties op A: Waar staat dat de WUR-campus meer dan 1 aansluiting op de PROVINCIALE Weg moet hebben? En kan ingeval van calamiteiten daarvoor niet de busbaan gebruikt worden, met zowel een westelijke als oostelijke in- en uitgang?

B: Als duidelijk is dat “auto’s te gast” zijn dan valt het wel mee met die veiligheid. Overigens gaat B&W niet in op de wens om fietsverkeer over Bornsesteeg naar Langesteeg mogelijk te maken. De voorgestelde inrichting van kruispunt Bornsesteeg/Kielekampsteeg maakt dit nagenoeg onmogelijk.

C: Uit verkeerskundige studie (*Simulatievraag Bereikbaarheidsaanpak Wageningen. Eindrapportage*, 9 september 2015, p. 28 en 61) is NIET gebleken dat ontsluiting op deze plek de beste optie is.

D: In huidige situatie is hier wel sprake van sluipverkeer want deze plattelandswegen zijn niet bedoeld voor ontsluiting van de naderhand aangelegde Campus die indertijd prachtig ontsloten werd door herinrichting van de Droevendaalsesteeg tot brede oprijlaan.

E: Zodra aansluiting Droevendaalsesteeg op de Mansholtlaan is verbeterd – hetgeen op korte termijn gerealiseerd zou kunnen worden - vervalt DUS die noodzaak van een (permanente) tweede ontsluiting op deze plek. B&W zeggen dit hier zelf in hun antwoord.

F: Als het eerste stukje van deze sluiproute wordt geformaliseerd en er geen verbodsbord aan het begin van de Plassteeg komt voor (niet-aanwonende) automobilisten neemt de verleiding echt wel toe.

G: Juist op dit traject (in randzone van internationaal vermaarde instelling van o.a. ecologisch onderzoek en onderwijs) is het voldoen aan “minimale eisen” ontoereikend. Bovendien wordt met deze inrichting geen rekening gehouden met de noodzaak voor de betreffende dieren om de Kielekampsteeg te kruisen: van de ecologische proefvelden van Droevendaal naar het weidevogelreservaat ten noorden van De Hoge Born.

H: De watergang had ook om die bomen heen kunnen worden aangelegd. Daarmee had die tevens een wat natuurlijker verloop gekregen en was het beeld van laanbeplanting niet verstoord door hiaten met veel jongere bomen.

I: Klopt het dat activiteiten aan de rand van (of vlakbij) een stiltegebied niet van toepassing zijn op deze Omgevingsverordening? Dat lijkt m.b.t. lawaai toch onwaarschijnlijk.

J: In de term “schaduwwerking” ligt besloten dat verwezen wordt naar mogelijke toekomstige ontwikkelingen ook al worden die op dit moment als ongewenst beschouwd.



K en L: Terwijl in het antwoord op Punt B gerept wordt van “het op zich beperkte autoverkeer” worden hier juist de “intensiteiten” hiervan als argument gebruikt om het langzaam verkeer van de rijbaan te halen. Er zijn genoeg voorbeelden van uitzonderlijke situaties in het buitengebied elders in het land, waarbij een snelheidsregime van 30 km/u wordt gehandhaafd. Er is alle reden om dat ook hier te doen.

M: Hoe wordt de toegang tot de Plassteeg aangepast? Het voorgenomen Bestemmingsplan laat hierover niets zien.

N: Zie G.

O: De Netwerkvisie Verkeer is nog niet vastgesteld en vertoont nog veel meer gebreken, zeker waar het fietsroutes naar de buurgemeenten betreft. Zoals onder B al werd duidelijk gemaakt maakt de bij dit Bestemmingsplan behorende inrichting van het kruispunt recht doorgaand fietsverkeer op de Bornsesteeg problematisch.

P: Klopt.

2.2 Bewonersvereniging NW

A. Het aangehaalde probleem betreft vooral de AVONDSPITS. Dan zorgen grote aantallen automobilisten die vanaf de Kielekampsteeg LINKSAF de Dreeslaan op willen voor capaciteitsproblemen van dit kruispunt.

B: Zie 2.1.A.

C: Antwoord lijkt sterk op dat van 2.1.B en gaat niet in op de gevaren van snelheid verhoging van het autoverkeer en op de inrichting als Fietsstraat om deze te voorkomen. Ten onrechte worden hier mogelijke conflicten tussen fietsers en (de chauffeurs van!) landbouwvoertuigen genoemd, terwijl het Bestemmingsplan slechts ten doel heeft het autoverkeer van en naar de Campus te faciliteren.

D: Fysieke inrichting als 60 km/u weg wordt vaak gedaan d.m.v. brede, paarse fietsstroken met daartussen een rijbaan waarop automobilisten elkaar niet zonder meer kunnen passeren. Dat is in het ontwerp niet toegepast. . Zie verder ook 2.1.H en 2.1.G.

D(2): Dat de Noordelijke Inprikker als PERMANENTE tweede ontsluiting zou moeten dienen wordt juist door de indieners van deze en andere zienswijzen op velerlei gronden betwist. In geval van calamiteiten zou daarvoor de busbaan over de Campus uitstekend gebruikt kunnen worden. Indien de Campus voorzien wordt van een westelijke en zuidelijk toegang zoals Wageningen Goed op Weg heeft voorgesteld, beschikt de campus over drie beschikbare ontsluitingen.

E: Zie 2.1.B en 2.1.O.

F: Zie 2.1.I.



G: Het moge duidelijk zijn dat bij een Westelijke en/of Zuidelijke 'tweede inprikker' op de campus zodanige verkeersvoorzieningen komen, dat sluipverkeer over de campus niet zal plaatsvinden. Verder is het antwoord tegenstrijdig m.b.t. de te verwachten aantallen auto's die vanuit het westen de campus op rijden: bij de zuidelijke ontsluiting zou dit om 100 mvt/u gaan (350-250) en bij de westelijke om 50 mvt/u. (We mogen gevoeglijk aannemen dat hier bedoeld wordt gedurende de beperkte spijstijden, hoewel de gebruikte formulering abusievelijk iets anders suggereert). Blijft het argument dat zelfs al bij een verbetering van de toegang via Droevendaalsesteeg een tweede (noordelijke) ontsluiting overbodig wordt.

2.3.: Duurzaam Wageningen

A. Ten onrechte behandelen B&W in hun antwoord hun 'mobiliteitsbeleid' geheel los van 'mobiliteitsmanagement'. Nergens geven zij aan hoe de tweede inprikker het gebruik van fiets en OV zou stimuleren. In tegendeel: de noordelijke inprikker is primair bedoeld om het auto-bereikbaarheid van de campus te verbeteren. OK: de autonome ontwikkelingen leiden waarschijnlijk tot meer verkeer, maar dat hoeft geen AUTOverkeer te zijn. Bovendien geeft B&W in het antwoord al aan dat na realisatie van de capaciteitsuitbreiding op de Mansholtlaan het autoverkeer langs deze route weer zal afnemen. Daarom is een Bestemmingsplan voor een permanente tweede inprikker absoluut overbodig.

Zie 2.1.A voor de ontkenning van het feit dat voor diverse stakeholders (waaronder ook het provinciebestuur) een 'rondje campus' en zelfs een volledige rondweg door het Binnenveld een gewenst toekomstbeeld is.

Zie over huidige en gewenste fietsverbindingen 2.2.C.

Over de Zorgboerderij kan nog worden opgemerkt dat de verkeersdrukke van een ochtend- en avondspits niet goed is voor het welzijn van de patiënten, evenmin als het even met de auto binnenwippen om daar op weg naar huis nog even snel iets te kopen. RUST is een belangrijke component van de opvang van deze patiënten. Verschillen achter 'relevante wetgeving' is in dit geval niet fatsoenlijk.

B en C: Zie voor ecologie 2.1.G en 2.1.H.

D: Voor het landbouwverkeer ontstaat WEL een wijziging t.o.v. de huidige situatie. Dit krijgt namelijk te maken met toenemend spitsuurverkeer, waarvan veel chauffeurs bovendien harder zullen rijden en meer rechten op de weg menen te hebben omdat ze er geen fietsers en wandelaars meer zullen tegenkomen.

2.4: Fietsersbond

A. In hun antwoord lijken B&W te onderschrijven dat de noordelijke inprikker slechts nodig is zolang de doorstroming op de Mansholtlaan nog niet is verbeterd. Het betreft dus een tijdelijk maatregel en daarvoor is geen wijziging van het bestemmingsplan nodig. Iets anders is, dat in de argumentatie voor



deze inrikker genoemd wordt, dat deze de verkeerscirculatie op de campus aanzienlijk zou verbeteren. Maar zonder verkeerscirculatieplan is daar geen zinnig woord over te zeggen.

B. Aangezien de nieuwe inrichting van het kruispunt Mansholtlaan-Droevendaalsesteeg tot doel heeft om zowel de doorstroming op de Mansholtlaan als de auto-bereikbaarheid van de Campus te bevorderen, mag ervan uit worden gegaan dat de “vrije rechtsaffer” en andere aanpassingen aldaar voldoende toegevoegde waarde zullen hebben.

C. Het kruispunt Kierkamperweg/Mansholtlaan is vooral tijdens de avondspits nu al een belemmering voor de doorstroming van het autoverkeer. Het grote aantal ‘linksaffers’ vanaf de Kielekampsteeg naar het noorden heeft daarin een belangrijk aandeel. Die concurreren met 3 andere hoofdstromen: vanuit het noorden linksaf richting Bennekom/Heelsum en de 2 stromen rechtdoor over de Dreeslaan-Mansholtlaan. Met de noordelijke inrikker zal dit tot in lengte van dagen een probleem blijven.

D. Onder meer bij de beantwoording van punt A erkennen B&W dat het in feite om een tijdelijke situatie gaat. In dit geval kan door inrichting en bebording makkelijk aan de weggebruikers duidelijk worden gemaakt dat het autoverkeer hier GEDOOGD wordt totdat de reconstructie Mansholtlaan/Droevendaalsesteeg is voltooid. Een nieuw bestemmingsplan is dus niet nodig.

E. Dit antwoordt stelt ons verre van gerust. B&W hadden op z’n minst kunnen aangeven hoe men het conflict tussen recht doorgaand fietsverkeer (niet alleen O-W en W-O, maar in de toekomst hopelijk ook N-Z vv en N-W vv!) en afslaand autoverkeer denkt op te lossen.

F. In plaats van mee te gaan met de denkrichting van deze ‘derde’ (=WUR) voor een korte-termijn oplossing van automobilisten naar en van de campus, verwachten wij van het gemeentebestuur dat ze – het algemeen belang vertegenwoordigend - haar uiterste best doet om de WUR ertoe te bewegen om, met minder verlies van eigen grond, de bereikbaarheid van de campus vanuit Bennekom/Ede te helpen verbeteren.

G. Het aangegeven zorgpunt t.a.v. fietsverkeer van Kierkamperweg naar Kielekampsteeg kan alleen worden opgelost door een 2-richtingen fietspad aan de zuidzijde van de Kierkamperweg. Dit is op Wagenings grondgebied met de WUR als grondeigenaar. We zien nog geen enkele aanwijzing dat in deze richting wordt gedacht.

Kortom: de Fietsersbond weigert dit Bestemmingsplan te zien als een die het fietsverkeer ten goede komt. Het plan voorziet uitsluitend in de behoefte om fietsers van de rijweg af te krijgen opdat het autoverkeer meer ruimte krijgt.

2.5: Wagenings Milieu Overleg

A. Zie 2.1.I.

B. Als de modelberekeningen aangeven dat *“het aantal auto’s via Kielekampsteeg en Bornsesteeg gaat afnemen na realisatie van de capaciteitsuitbreiding op de Mansholtlaan”* dan is er geen reden om voor



deze stroom auto's een speciaal Bestemmingsplan goed te keuren, dat op ernstige milieubezwaren stuit.

C. B&W gebruiken hier als gelegenheidsargument dat het autoverkeer langs deze route beperkt zal zijn. Dit terwijl de reden voor het Bestemmingsplan juist is dat de Bornsesteeg en Kielekampsteeg de intensiteit van het autoverkeer niet aan kunnen zonder een vrijliggend fietspad. Dus: òf je kunt het autoverkeer niet bagatelliseren, òf je moet erkennen dat er op dit kruispunt meer conflicten zullen ontstaan tussen fietsers en automobilisten dan in de huidige situatie.

D. Bij de beantwoording van zienswijze 2.1 onder G en H wordt niet ontkend dat de plannen een negatief effect zullen hebben op realisatie van de ecologische verbindingszone. Er wordt gerefereerd aan 'minimale eisen' m.b.t. grondgebonden zoogdieren, maar niets gezegd over licht en geluid.

E. B&W erkennen dat RHDHV-onderzoek laat zien dat de variant ZONDER noordelijke inrikker beter scoort qua doorstroming. Dat hij slechter scoort qua robuustheid en restcapaciteit komt doordat niet is meegenomen dat het tracé ingeval van nood altijd gebruikt zal kunnen worden. Bovendien zijn de door "Wageningen Goed op Weg" aangedragen alternatieve oplossingen te snel (op grond van foutieve aannames) verworpen. Met andere woorden, de verkeerskundige noodzaak van de noordelijke inrikker is door RHDHV in het geheel NIET aangetoond.

2.6: Bewoner Gruttoweide

A. Zie 2.5.D en 2.2.A. De bezorgdheid t.a.v. specifieke plantensoorten en paddenstoelen wordt in deze antwoorden onvoldoende weggenomen.

2.7: Bewoner Wim Sonneveldstraat

A. B&W weigeren in hun antwoord te onderkennen dat doel van het plan is een snellere afwikkeling van gemotoriseerd verkeer op deze route. Dit wordt mogelijk gemaakt door langzaam verkeer van de rijbaan te verwijderen. B&W miskent de ironie achter de term 'snelweg' en heeft nergens de verkeerskundige noodzaak van deze ingreep aangetoond.

B. In de beantwoording van zienswijze 2.2 onder E wordt geen enkel begrip getoond voor het belang van een snelle, veilige en comfortabel fietsroute van de campus naar het genoemde tunneltje onder de Dreeslaan. Die route is letterlijk in een handomdraai (door het openen van twee WUR-hekken) te verwezenlijken, terwijl de met dit Bestemmingsplan beoogde ingrepen deze route alleen maar moeilijker maken.

C. B&W negeren in hun antwoord dat het kappen van 10 eiken zeker op de korte termijn geen goed doet aan de ecologische verbindingszone en dat de voorgestelde mitigerende maatregelen niet voldoende zijn om de effecten van intensief gemotoriseerd vervoer te neutraliseren. Ook wordt niet ingegaan op de effecten van deze verkeersintensiteit op het functioneren van zorgboerderij De Hoge Born.



2.8: Bewoner Oudlaan

A. In dit onderdeel van de Zienswijze wordt helder samengevat waarom de Noordelijke Inprikker als permanente tweede ontsluiting overbodig en onwenselijk is. B&W verwijzen in hun antwoord uitsluitend naar 2.2.A. Van dit antwoord is hierboven al aangetoond dat het voorbijgaat aan het beschikbaar blijven van Bornsesteeg en Kielekampsteeg voor noodgevallen.

B. Ook hier erkennen B&W dat het aantal auto's dat gebruikt maakt van de noordelijke inprikker na verbetering van de Mansholtlaan weer zal afnemen. Dit neemt niet weg dat met uitvoering van dit Bestemmingsplan het kruispunt Bornsesteeg/Kielekampsteeg gevaarlijker wordt dan het in de huidige situatie is en dat de voorgenomen ingreep het landschap onherstelbaar aantast.

C. Verwijzing naar de antwoorden op 2.1.G en 2.5.D doet geen recht aan de concrete bezwaren m.b.t. natuur, rust en landschap, die hier naar voren worden gebracht.

D. B&W gaan, door uitsluitend te verwijzen naar hun antwoorden op 2.1.C en K en op 2.3.K, voorbij aan de mogelijkheid om het tracé als fietsstraat aan te leggen, dus met 'auto's te gast' in plaats van allerlei graafwerk en extra asfalt voor fietspaden.

2.9: Bewoner L. Roggeveenstraat

A. Kan inderdaad voor kennisgeving worden aangenomen, ook m.b.t. het onder 2.5.B aan de orde gekomen auto-arm inrichten van de Plassteeg.