

Wageningen, 23 februari 2019

## **Aan de leden van de Provinciale Staten van Gelderland**

Afschrift aan: college van B & W en gemeenteraad Wageningen, college van GS van Gelderland

Onderwerp: Beter bereikbaar Wageningen

Geachte leden van de Provinciale Staten,

Op 5 februari 2019 bent u door het college van Gedeputeerde Staten geïnformeerd over de voortgang van het project Beter Bereikbaar Wageningen.

Wij hebben de brief van GS uiteraard ook gelezen. Wij vinden het goed dat naar aanleiding van de bevindingen van het geactualiseerde verkeersmodel is besloten om naast de Campusroute een Alternatief Bestaande Route in de Milieueffectrapportage te onderzoeken.

Wij hebben echter ook aantal vragen en kanttekeningen die wij graag met u willen delen omdat deze relevant zijn voor het verdere proces. Onze opmerkingen, vragen en bedenkingen betreffen:

1. Doelstelling en criteria.
2. Ladder van Verdaas en mobiliteitsconvenant.
3. Het uitwerken van slechts één alternatief bestaande infrastructuur.
4. Het ontbreken van ontwerpstudio's met betrekking tot de bestaande infrastructuur.
5. Petitie.

### **1. Doelstelling en criteria**

#### **Doelstelling**

De doelstelling van het project is als volgt gedefinieerd:

*“Het realiseren van een goede bereikbaarheid om het vestigingsklimaat van FoodValley te verbeteren en de potentie van Wageningen, met in het bijzonder de Wageningen Campus – universiteit, research, bedrijven –, te benutten en te vergroten.”*

Alhoewel bereikbaarheid een breed begrip is en op vele manier kan worden verbeterd, zien wij in de criteria en de aanpak nog altijd dat de focus in het project ligt op het verbeteren van de bereikbaarheid en doorstroming van het gemotoriseerde verkeer. Wij vragen ons [wederom] af waarom niet wordt gekozen voor een brede, integrale aanpak van de bereikbaarheid, zoals in de doelstelling verwoord. Wij missen verder in de doelstelling aandacht voor het verbeteren van de leefbaarheid, het landschap, klimaat en de natuur. Op deze vlakken heeft de provincie ook hoge ambities, waarom zijn deze geen onderdeel van de doelstelling? Voor een goed vestigingsklimaat behoort de verbetering van (auto)bereikbaarheid niet ten koste te gaan van een aangename en groene leef- en werkomgeving. Het verbeteren daarvan - zoals in 'Gaaf Gelderland' verwoord - hoort volgens ons onderdeel te zijn van de doelstelling.

*Conclusie: wij vragen u om te kiezen voor een brede, integrale aanpak van de bereikbaarheid.*

## Criteria

Op basis van het advies van de commissie MER heeft GS op 2 oktober jl. een aanscherping van het doel en de criteria vastgesteld. Wij constateren dat hierin wordt afgeweken van de eerder door de gemeente Wageningen en provincie vastgestelde criteria. Ter toelichting:

### a. Doorstroming:

Gedeputeerde staten heeft besloten om een reistijdfactor van maximaal 1,5 te hanteren. Deze gehanteerde reistijdfactor van 1,5 (als streven) is een richtlijn die de rijksoverheid hanteert voor snelwegen. Geredeneerd wordt dat voor de snelwegen de gemiddelde reistijd in de spits maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits (standaardsnelheid 100 km/u). Over een afstand van bijvoorbeeld vijftig kilometer is dit maximaal 45 minuten in de spits ten opzichte van 30 minuten daarbuiten. GS onderbouwt de keuze als volgt: *“omdat we gezien de ambities ten aanzien van het vestigingsklimaat bestaande en toekomstige bedrijven een goede bereikbaarheid willen bieden. Enige vertraging tijdens de spits is acceptabel, maar daar zit een grens aan.”*

We constateren, dat deze reistijdfactor afwijkt van de landelijke streefwaarde van 2,0 voor snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen (en daar spreken wij hierover) die onderdeel zijn van het hoofdwegennet. De verhouding 2,0 wordt ook gebruikt in andere recente stedelijke wegenprojecten, zoals de Rondweg Noord in Utrecht en de ZuidasDok<sup>1</sup>. Er is geen valide reden waarom voor de bereikbaarheid van Wageningen

---

<sup>1</sup> Zie:

- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Ministerie I&M 2012, p 120
- IPvE en FO Noordelijke Randweg Utrecht, juli 2018, p 56
- Integrale rapportage ZuidasDok, maart 2016, p. 12

van de landelijke norm moet worden afgeweken, te meer daar de afstanden binnen Wageningen zeer kort zijn.

*Conclusie: de gehanteerde reistijdfactor van 1,5 is te hoog. Wij vragen u om de landelijk gehanteerde reistijdfactor van 2,0 aan te houden.*

**b. Robuustheid:**

GS heeft het criterium robuustheid uitgesplitst in criteria voor reservecapaciteit, compartimentering en aanpassend vermogen (uitbreidbaarheid). In het verkeersmodel gaat men uit van het hoge groeiscenario, waar in het oude verkeersmodel nog werd uitgegaan van het lage scenario. Daar bovenop wordt nog eens een extra marge van 10% genomen voor mogelijke groei na 2030. In de laatste jaren (2012 - 2018) was er geen sprake van groei, waarom houdt men vanaf 2018 dan toch het hoge groeiscenario aan? En waarom wordt daarbovenop nog een (mogelijke) groei van 10 % gezet? Gezien de ontwikkelingen op mobiliteitsvlak, bevolkingsontwikkeling en doelstelling op het gebied van klimaat is de verwachting dat het autogebruik, zeker na 2030, zal stabiliseren en mogelijk afnemen. Hoe verhouden deze criteria, gericht op sterke groei van het autoverkeer, zich tot de doelstellingen van de provincie om het fietsgebruik (denk ook aan e-bike en speedelec) te laten stijgen en in 2030 55 % minder CO2 uit te stoten?

*Conclusie: Wij vragen u om in het verkeersmodel uit te gaan van het lage scenario en géén extra marge van 10 % voor groei na 2030 te hanteren.*

**c. Fietsoversteekbaarheid**

Voor de fiets is het gehanteerde criterium niet duidelijk en te beperkt. Wachttijden worden als enig criterium genoemd en bovendien niet nader gespecificeerd. Welke wachttijden acht men wenselijk voor de diverse fietsroutes en oversteeklocaties? Het project wil de bereikbaarheid van Wageningen verbeteren. Wij zien echter niet dat de verbetering van de fietsbereikbaarheid (en OV) hier een wezenlijk onderdeel van uitmaakt. De Gemeenteraad van Wageningen heeft in de stad de fiets op één gezet als het om bereikbaarheid gaat. De provincie streeft zelf een groei na van het fietsgebruik in stedelijke gebieden om de bereikbaarheid te verbeteren en druk op de wegen te verminderen. De bereikbaarheid van Wageningen heeft baat bij een goede bereikbaarheid per fiets. Die bereikbaarheid behelst wat ons betreft meer dan het (mogelijk) beperken van wachttijden. Voor deze sterk groeiende groep verkeersgebruikers is behoefte aan goede fietsverbindingen, bredere fietspaden, directheid, comfort, veiligheid en goede doorstroming. In het projectgebied ontbreken diverse fietsverbindingen en die er wel zijn voldoen vaak niet aan de CROW-eisen. Waarom geen fietstunnel of -brug bij de Mansholtlaan in het verlengde van de

Noordelijke inprikkers om de fietsbereikbaarheid tussen Campus en station veiliger te maken en te verbeteren? Waarom worden voor het autoverkeer wel zeer scherpe eisen gesteld (zelfs voor uitbreidbaarheid) en niet voor het fietsverkeer? Daarbij merken we op dat het verbeteren van de fietsbereikbaarheid de doorstroming van het autoverkeer bevordert en voor relatief weinig kosten snel kan worden gerealiseerd.

*Conclusie: Wij vragen u om het verbeteren van de fietsbereikbaarheid van Wageningen en de diverse bestemmingen (bv. Campus en Business Science Park) met prioriteit onderdeel van dit project te laten zijn. Wij vragen ook om criteria op te nemen waar deze fietsverbindingen aan moeten voldoen.*

#### **d. Ontbrekende criteria**

Wij constateren dat integraliteit en draagvlak niet meer worden genoemd als criterium, terwijl die in 2016 nog afgesproken zijn tussen gemeente en provincie. Waarom zijn deze nu vervallen? In het verlengde van het criterium integraliteit, missen wij criteria voor leefbaarheid, natuur, landschap, bereikbaarheid per fiets en OV.

*Conclusie: Wij verzoeken u om de criteria integraliteit, draagvlak en criteria voor leefbaarheid, natuur, landschap, bereikbaarheid per fiets en OV op te nemen in het toetsingskader.*

## **2. Ladder van Verdaas en mobiliteitsconvenant**

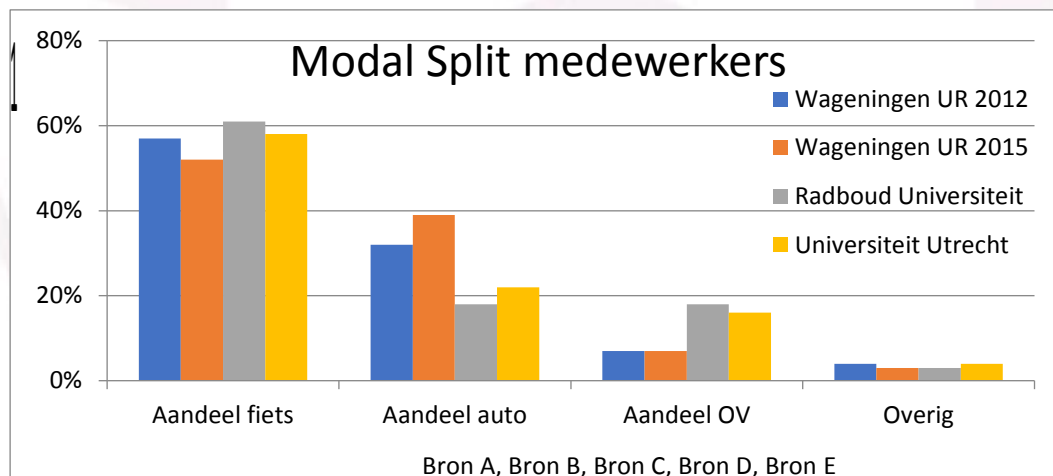
Door het bureau MuConsult is in september 2018 nader onderzoek gedaan naar de mogelijkheden en effectiviteit van de Ladder van Verdaas. Wij hebben het rapport bestudeerd en constateren dat de conclusie [het aantal autoritten met inzet van de genoemde thema's neemt met maximaal 3 tot 5% af] te weinig ambitie heeft, voorbij gaat aan recente ervaringen en wel erg kort door de bocht concludeert. In het rapport vindt bovendien geen toetsing plaats aan de Wageningse situatie. Dat is een groot gemis omdat zo niet duidelijk wordt welke maatregelen zoden aan de dijk zouden zetten om de verkeersgroei te beïnvloeden. MUconsult concludeert bijvoorbeeld dat betaald parkeren en werkgeversaankpak het meest effectief zijn om autogebruik te beperken. We zien echter dat betaald parkeren nou net ontbreekt op de Wageningse Campus; het invoeren daarvan zou wel degelijk sterker kunnen bijdragen aan de bereikbaarheidsdoelstellingen.

Het project Wageningen Beter Bereikbaar vertoont vooralsnog een ernstig gebrek aan ambitie. In het project Wageningen Beter Bereikbaar worden de effecten van goed mobiliteitsmanagement erg onderschat. Dat laat onderstaande vergelijking van de Wageningen UR met andere universiteiten duidelijk zien. De instellingen op de Campus van de Radbouduniversiteit en de Universiteit van Utrecht (USP) hebben al jaren een ambitieus

mobiliteitsbeleid, ondersteund door de provincies en gemeenten, met als belangrijke onderdelen betaald parkeren, aangepaste reiskostenvergoedingen en diverse maatregelen ter bevordering van OV en fietsgebruik. Men streeft naar beperking van het autogebruik en vermindering van de spitsbelasting.

Uit vergelijking van de modal split van medewerkers van de drie universiteiten blijkt dat het autogebruik in Nijmegen en Utrecht ongeveer 20 % is, terwijl de Wageningen UR op 40 % zit en zelfs een groeiende tendens laat zien de laatste jaren. Dit toont aan dat met een ambitieus mobiliteitsbeleid bij bedrijven en instellingen veel meer winst is te behalen dan waar men nu van uitgaat.

Modal Split medewerkers		Aandeel fiets	Aandeel auto	Aandeel OV	Overig
Wageningen UR 2012	2012	57%	32%	7%	4%
Wageningen UR 2015	2015	52%	39%	7%	3%
Radboud Universiteit	2015	61%	18%	18%	3%
Universiteit Utrecht	2015	58%	22%	16%	4%



Bron A <https://mobilitymonday.net/challenge/wp-content/uploads/2017/05/Smart-Mobility-Challenge-AVU-BSU-IGM-rapport-d.d.-28.08.2015.pdf>

Bron B [www.duurzaamwageningen.nl/wp-content/uploads/2018/11/aangepast.Duurzame-bereikbaarheid-Wageningen-Nijmegen.pdf](http://www.duurzaamwageningen.nl/wp-content/uploads/2018/11/aangepast.Duurzame-bereikbaarheid-Wageningen-Nijmegen.pdf)

Bron C [https://resource.wur.nl/upload\\_mm/b/a/2/c7d5c544-4c39-44d4-807d-80526ee1634e\\_18-diagram\\_3.jpg](https://resource.wur.nl/upload_mm/b/a/2/c7d5c544-4c39-44d4-807d-80526ee1634e_18-diagram_3.jpg)

Bron D Mobiliteitsonderzoek WUR, 2012, MuConsult

Bron E Mobiliteitsonderzoek voor WUR, DTV Consultants, 8 april 2016

Nog maar kort geleden is de gemeente Wageningen gestart met het traject om te komen tot een mobilitéitsconvenant tussen werkgevers om automobilitéit te verminderen en duurzame mobiliteit te bevorderen. Op 14 maart a.s. vindt een eerste bijeenkomst plaats waar de eerste bevindingen om te komen tot een convenant worden gedeeld.

Wij zijn van mening dat de mogelijkheden om automobilitéit te verminderen aanzienlijk hoger zijn en de ambities van werkgevers waaronder de WUR op het gebied van het verminderen van automobilitéit moet worden verhoogd om bij te dragen aan een duurzame en minder ingrijpende aanpak.

Slimme mobiliteit: Op 1 november 2018 heeft het Platform Duurzaam Wageningen in samenwerking met Wageningen Goed op Weg een studiemiddag georganiseerd over slimme mobiliteit onder de titel 'Go FoodValley: slimme mobiliteit zet FoodValley op voorsprong'. De studiemiddag heeft iets losgemaakt. Tijdens deze bijeenkomst proefden wij een bijzonder constructieve sfeer en bereidheid tot brede samenwerking met iedereen die een goede en duurzame bereikbaarheid van Wageningen voor ogen staat volgens de quadrupel helix naar het voorbeeld van de regio Nijmegen. Zo is daar een systeem ontwikkeld dat gaat over de combinatie van verschillende vervoersmodaliteiten in een app volgens het MaaS principe (Mobility as a Service). We werken momenteel aan een eigen regionaal coördinatiepunt om deze brede samenwerking op te pakken en allerlei partijen, waaronder de vervoersbedrijven, bij elkaar te brengen.

Wageningen en FoodValley kunnen met zo'n (regionaal) coördinatiepunt koploper worden in duurzame mobiliteit. Alle partijen zijn het over een aantal punten eens: Wageningen moet goed bereikbaar zijn voor alle verkeer, minder autokilometers, meer vervoer per OV en fiets. Met de regio zijn wij daarover in gesprek en hiermee kan de regionale ambitie worden versterkt.

*Conclusie: Een ambitieuze inspanning op het gebied van mobiliteitsmanagement bij bedrijven en WUR kan een veel hogere reductie van het aandeel (auto) verkeer opleveren. Wij vragen u erop toe te zien dat deze ambities in positieve zin worden bijgesteld.*

### **3. Het uitwerken van slechts één alternatief bestaande infrastructuur.**

Eind december 2018 heeft een delegatie van WGoW een constructief gesprek gehad met de ambtelijke vertegenwoordiging van de provincie over de op 5 november aangeboden geactualiseerde Draagvlakvariant. Geconcludeerd is van de zijde van de provincie dat deze Draagvlakvariant een aantal goede en kansrijke oplossingen bevat die zowel afzonderlijk als in samenhang kunnen bijdragen aan een verbetering van de bereikbaarheid. Tevens is zonder wezenlijke onderbouwing echter aangegeven dat deze variant ook voorstellen bevat die niet passen binnen de projectkaders.

De provincie wil de bestaande infrastructuur inmiddels als alternatief meenemen in de MER. Daarnaast wil men zes varianten voor het alternatief Campusroute meenemen. Wij vragen ons af waarom voor de Campusroute zes varianten worden bekeken en voor de bestaande infrastructuur (vooralsnog) slechts één. Daar zijn immers ook meerder (uitvoerings-) varianten denkbaar. De kosteneffectieve en de geoptimaliseerde A-variant zijn immers ook al verschillende varianten van de aanpak van de bestaande infrastructuur die voldoen aan de huidige criteria en ook in de MER aan de orde kunnen komen. Hoe het Alternatief Bestaande Infrastructuur eruit gaat zien is ons niet bekend en blijkbaar is dit nog onderwerp van nader onderzoek en uitwerking. Wel wordt blijkbaar al (om budgettaire redenen?) op voorhand uitgegaan van gelijkvloerse kruisingen, waar ongelijkvloerse kruisingen juist kunnen bijdragen aan kwalitatieve oplossingen. En verder: een aantal van onze voorstellen gaan verder dan maatregelen die opgenomen zijn in de 'oude 'A-varianten en kunnen de nu gekozen 'Alternatief Bestaande Infrastructuur' aanzienlijk verbeteren. Denk daarbij aan het verminderen van sluipverkeer tussen A12 en A50, verbetering doorstroming door optimalisering kruispunten, verbeteren overstekbaarheid Nijenoord Allee en vermindering verkeersoverlast bewoners Roghorst en Tarthorst; voorstellen die in onze geactualiseerde Draagvlakvariant zijn opgenomen.

*Conclusie: Wij zien het buiten beschouwing laten van deze voorstellen als een gemiste kans. Als de provincie samen optrekt met de gemeente kan hier een aanzienlijke verbetering van de bereikbaarheid voor het verkeer in Wageningen worden gerealiseerd. Wij vragen u om te gaan voor een integrale en duurzame kwaliteitsoplossing en daarin indien nodig ook extra te investeren.*

#### **4. Ontbreken van ontwerpdeliers voor de bestaande infrastructuur**

Wij vragen om extra ontwerpdeliers voor het uitwerken van het Alternatief Bestaande Infrastructuur. Voor de campusroute zijn immers twee ontwerpdeliers gehouden en voor het alternatief nog geen. Wij hebben voor de verbetering van de bestaande infrastructuur al diverse voorstellen gedaan in de Draagvlakvariant en de geoptimaliseerde versie daarvan en wij willen graag betrokken worden bij de uitwerking van het Alternatief Bestaande Infrastructuur.

*Conclusie: Wij vragen om extra ontwerpdeliers voor uitwerking van alternatieven van de bestaande infrastructuur.*

#### **5. Petitie**

Wij willen u informeren over de laatste stand van zaken van de lopende petitie.

Op dit moment hebben 4.236 mensen de petitie getekend tegen nieuwe autowegen door het Binnenveld, zoals de Campusroute, en gepleit voor aanpak van de bestaande infrastructuur. De petitie is te vinden op:

[https://www.change.org/p/provincie-gelderland-geen-autoweg-door-het-binnenveld?recruiter=432965978&utm\\_source=share\\_petition&utm\\_medium=twitter&utm\\_campaign=share\\_twitter\\_responsive](https://www.change.org/p/provincie-gelderland-geen-autoweg-door-het-binnenveld?recruiter=432965978&utm_source=share_petition&utm_medium=twitter&utm_campaign=share_twitter_responsive)

### **Tenslotte**

Wij vernemen graag op korte termijn een reactie van u. Ter bevordering van het democratisch proces zou het u sieren indien u ons vóór 20 maart a.s. inzicht geeft in uw standpunt, zodat de inwoners van Wageningen dit kunnen laten meewegen in hun keuze. Wij stellen u in verband daarmee voor om de genoemde voortgangsrapportage op korte termijn te agenderen voor uw commissie BOC.

Met vriendelijke groet,

Namens Wageningen Goed op Weg,  
Peter Spitteler, voorzitter