

Bijdrage WGoW aan rondetafelgesprek 15 juni 2020, Advies BBW

Wageningen, 11 juni 2020

Geachte raadsleden,

Hierbij een kort advies van Wageningen Goed op Weg. Het lijkt er op dat definitieve besluitvorming in zicht is. Het college van Gedeputeerde Staten is voornemens kort na de zomervakantie een besluit te nemen. Als vrijwilligersorganisatie hebben wij u en ook de provincie vele malen geadviseerd over een betere integrale bereikbaarheid van Wageningen. Voor eerdere adviezen verwijzen wij naar onze website www.wageningengoedopweg.nl/Brieven.

Ons advies is in lijn met onze eerdere aanbevelingen. Wij zien dat bij het Alternatief Bestaande Route diverse voorstellen van WGoW zijn verwerkt. Wat we ook zien is dat er nog geen sprake is van een integraal voorstel voor de aanpak van het mobiliteitsvraagstuk van Wageningen. Met de resultaten van de milieueffectrapportage zien wij ook dat we in een volgende fase zijn gekomen.

Wel constateren wij dat de provincie tal van andere stappen neemt om op integrale wijze het mobiliteitsvraagstuk in Gelderland op te pakken. Concrete voorbeelden daarvan zijn de realisatie van Hoogwaardig Openbaar Vervoer naar de Campus en de plannen voor de aanleg van een tweetal HUB's met opstapmogelijkheid op het Openbaar Vervoer, één bij de P&R langs de A12 bij Ede en één vlakbij de A15 in Renkum. Ook de inzet voor meer snelfietspaden is zo'n voorbeeld. De integrale aanpak zien wij ook terug in de door GS vastgestelde visie 'voor een bereikbaar Gelderland'.

In ons advies aan de provincie zullen wij ook stilstaan bij de bijzondere positie van universiteitsstad Wageningen en de grote opgave waar de stad voor staat in relatie tot het herbergen van een zo grote en internationaal sterke WUR en daaraan gelieerd bedrijfsleven.

Advies van WGoW:

Het MER-rapport vergelijkt een aantal voorstellen voor verbetering van de autobereikbaarheid: de Campusroute-varianten en het Alternatief Bestaande Route (ABR). Deze verschillen nagenoeg niet voor wat betreft doorstroming van autoverkeer. Ook de kosten verschillen nauwelijks. Het grootste verschil zit in de gevolgen voor gezondheid, natuur en landschap. Het ABR scoort daarop beter.

De Campusroute varianten:

- gaan ten koste van het Binnenveld, het park Noordwest en een deel van het Dassenbos,
- veroorzaken een hogere toename van schadelijke stikstofneerslag in natuurgebieden,
- vernietigen een belangrijk leefgebied van meerdere beschermde planten- en diersoorten,
- tasten cultuurhistorische waarden aanzienlijk aan.

Daarnaast bestaat bij aanleg van de Campusroute-varianten volstrekte onduidelijkheid over de aansluiting op de bestaande infrastructuur, met name op het nu al onmogelijke kruispunt Mondriaanlaan-Dijkgraaf-busbaan, waarmee het risico bestaat van verplaatsing van het doorstromingsprobleem naar de Nijenoord Allee ter hoogte van de Rooseveltweg, filevorming langs de woonwijk Noordwest en ernstige belemmeringen in de ontsluiting van deze wijk. Ook zien wij een aanzienlijke toename van het autoverkeer op de Rooseveltweg bij een eventuele aanleg van een Campusroute-variant.

Vanwege de negatieve effecten voor gezondheid, milieu, landschap en leefomgeving geniet het verreweg de **voorkeur om de ABR te kiezen en daar stapsgewijze mee aan de slag te gaan**. Verbetering van afscherming van bewoners langs de Nijenoord Allee en verbetering van fiets- en voetpadenhangen onlosmakelijk hiermee samen.

MER en gevolgen corona:

Het Milieu Effect Rapport (MER) waar we zo lang naar hebben uitgekeken komt op een bijzonder moment: we weten totaal niet wat de langetermijneffecten zullen zijn van de corona-crisis op automobilititeit. Wat wordt het nieuwe normaal? De huidige crisis biedt naast veel ellende ook nieuwe kansen om nog eens naar ons mobiliteitsgedrag te kijken. Recent onderzoek laat zien dat het thuiswerken door de coronacrisis sterk in populariteit is toegenomen. Er zal op het gebied van mobiliteit een nieuw normaal gaan ontstaan, maar voor we dat in beeld hebben, zijn we een paar jaar verder. Het betekent dat de verkeersmodellen op basis waarvan nu wordt aangegeven of een variant qua verkeerscapaciteit voldoet of niet, niet langer valide zijn.

Onjuiste toetsingscriteria:

Wij willen in ons advies naar de gemeenteraad er ook bij stil staan dat de uitgangspunten van de toetsing naar onze mening niet juist zijn. Een aantal punten willen we aanstippen:

- De gehanteerde reistijdfactor van 1,5 wordt onterecht gehanteerd. Het beleid in Gelderland is dat voor een stedelijk/regionale ontsluitingsweg een reistijdfactor van 2,0 wordt gehanteerd. Een factor van 1,5 is in Gelderland gebruikelijk voor een (rijks)snelweg. De gevolgen van het hanteren van deze naar onze mening foutieve reistijdfactor zijn voor de weging van de diverse elementen zoals robuustheid aanzienlijk. Het hanteren van een factor van 2,0 betekent dat de ABR-variant er aanzienlijk beter uitkomt dan nu al het geval is.
- Op basis van de visie 'bereikbaar Gelderland' kan aanzienlijke reductie van autoverkeer gerealiseerd worden door meer verplaatsingen per fiets.
- Wij zien in tegenstelling tot hetgeen in de NRD werd aangegeven dat de Ladder van Verdaas onvoldoende is uitgenut en een veel hoger percentage kan opleveren dan de nu geschetste 3-5% vermindering van autoverkeer.
- Nog maar kort geleden is een mobiliteitsconvenant door bedrijven en instellingen afgesproken. Mobiliteitsbeleid is nog maar beperkt vorm gegeven en kan veel meer opleveren dan het huidige gerealiseerde beleid.
- Er wordt uitgegaan van een te hoge groei van het aantal arbeidsplaatsen. Wij zien dat uitgegaan wordt van invulling van alle bedrijfslocaties in Wageningen, terwijl wij constateren dat sprake is van het niet gerealiseerd krijgen van en zelfs leegloop bij enkele kantoorlocaties van bedrijvigheid.

Vervolg:

WGoW heeft altijd gekozen voor een constructieve bijdrage in de onderhavige bereikbaarheidsdiscussie. Onze inzet is gericht op het kritisch beoordelen van gepresenteerde plannen tot het zelf voorstellen doen voor aanpassingen en een eigen plan. Wij zijn ook bereid om een inbreng te leveren bij de verdere uitwerking, nadat de provincie een besluit heeft genomen.

Bij deze verdere uitwerking zullen wij een aantal zorgpunten in blijven brengen. In de huidige plannen zien wij geen verdubbeling van de Nijenoord Allee en dat willen wij ook zo houden. Zorg hebben wij ook over de vraag hoe de eventuele auto ontsluiting aan de westkant van de Campus er uit gaat zien. De ontwikkeling van de Campus zal niet zo moeten zijn dat sprake wordt van een Campus en een stad. Wij zien spreiding van de oversteek van fietsverkeer op de Nijenoord Allee,

zeker na realisatie van het derde onderwijsgebouw op de Campus, als kans om de overlast van fietsers in woonwijken te verminderen. En niet in de laatste plaats streven wij naar vermindering van overlast voor aanwonenden en het verbeteren van het leefklimaat.

Tot slot:

Wij steunen het voorstel van het college van B&W. Een breed gedragen raadsbesluit draagt bij aan een stevig advies aan de provincie en geeft perspectief en draagvlak aan de inwoners van Wageningen. Wij verwachten als inwoners van Wageningen dan ook dat u zich maximaal inzet voor het verbeteren van de bereikbaarheid, het verminderen van overlast voor inwoners en het verbeteren van het leefklimaat van onze stad.

Namens het bestuur van Wageningen Goed op Weg,
Peter Spitteler, voorzitter
11 juni 2020