

Wageningen, 30 maart 2021

**Aan:** Rik Oppedijk (projectleider gemeente);

**Afschrift:** Lex Roders en Simon Vink (WUR), direct aanwonenden kruispunt, provincie (projectleider Peter Muller), WGoW, WMO, Fietsersbond, gemeente (wethouder de Haan en gemeenteraad)

**Onderwerp:** Kruispunt busbaan-Mondriaanlaan en door WUR gewenst noordelijk fietspad

Geachte Rik,

In het overleg van vorige week woensdag (24 maart) konden wij kennis nemen van gemeentelijke schetsen voor de *westelijke inprikker* en - als uitwerking van de gemeentelijke netwerkstructuur - *aansluitende fietsroutes* in de omgeving. Daarbij is een fietspad getekend ten noorden van de busbaan.

Tijdens het gesprek verbaasde het ons dat de westelijke inprikker - in tegenstelling tot wat ons tot op heden door de provincie is gemeld- door zowel gemeente als WUR niet als onderdeel van de ABR wordt beschouwd. Dat betekent dat voor realisatie van een westelijke ontsluiting voor autoverkeer een gemeentelijke bestemmingsplanwijziging aan de orde is in plaats van een aanwijzingsbesluit van de provincie.

Meerdere malen hebben wij aangegeven dat de mogelijke realisatie van een noordelijk fietspad vooruitlopend op de realisatie van een totaal oplossing ons zorgen baart. Ook zijn de bewoners van de wijk Noordwest, waar een groot deel van de Wageningse bevolking woont en waar voor autoverkeer slechts twee toegangswegen zijn, (nog)niet uitgebreid bij de plannen betrokken. Het kruispunt wordt elke dag intensief gebruikt, ook door een groot aantal scholieren die erlangs naar de Pantarijn fietsen.

Hieronder geven we aan wat naar onze mening als bewonersvereniging goed is, en wat beter kan en moet, in het belang van de bewoners van Noordwest.

**I. Wat we goed vinden**

1. Er wordt serieus nagedacht over de vormgeving van het kruispunt met de Mondriaanlaan. Er zijn ons 4 varianten getoond.
2. De geschetste uitwerking van de gemeentelijke netwerkstructuur laat zien dat de gemeente nadenkt over aansluitende fietsverbindingen richting BSPW (Agro Businesspark), rotonde Rooseveltweg, en een breed dubbelrichtingsfietspad langs de Nijenoordallee.
3. Gemeente en WUR hebben het voornemen voetpaden aan te leggen waar deze in de verschillende richtingen ontbreken. Dit is zeer nodig gezien het toegenomen aantal wandelaars en de steeds drukkere fietspaden.
4. Het Akkermaalsbos blijft volgens de gemeente een belangrijke oost-west fietsroute in de vorm van fietsstraat met auto te gast.
5. Een selectieve toegang (pasjessysteem) voor autoverkeer naar de campus is uitgangspunt om de hoeveelheid autoverkeer via de westelijke inprikker te beperken en sluipverkeer tegen te gaan.
6. Eerste gesprekken met organisaties, inwoners en direct aanwonenden over een integrale westelijke inprikker komen op gang.

**II. Wat naar onze mening beter kan en aandachtspunten moeten zijn**

1. **Een integrale visie en ontwerp** vinden wij een primaire vereiste voor de totale inrichting van de westelijke inprikker.

Daar maken deel van uit: Een visie op het groen, de natuur (het Dassenbos als Groen Erfgoed), verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, duurzame mobiliteit & klimaat, woongenot nabij gelegen woningen, en aantrekkelijke vormgeving van de toegang van de wijk en campus.

1. **Veiligheid voor alle verkeersdeelnemers**, in het bijzonder voor voetgangers en fietsers, zal in elke oplossing maximaal geborgd moeten worden.

*Toelichting:*

Het huidige kruispunt Mondriaanlaan-Busbaan is zeer ingewikkeld. Er zijn drukke fietsstromen (scholieren en studenten) in verschillende richtingen, er zijn voetgangers, en er is bus- en autoverkeer. Het toevoegen van een extra fietspad aan de noordkant en auto-ontsluiting via de fietsroute van Akkermaalsbos maken dit kruispunt en zijn aansluitingen voor alle weggebruikers nog onoverzichtelijker, en verhoogt dus de onveiligheid.

Een verkeersveiligheidsaudit van mogelijke varianten door een externe deskundige partij is ons inziens vereist.

1. **Een auto-ontsluiting via Akkermaalsbos** vinden wij vanuit verkeersveiligheid niet gewenst. Deze doorkruist de fietsroute Noordwest - Pantarijn en de fietsroute via Akkermaalsbos. Slagbomen op deze route, met filevorming van wachtende auto’s, maken de situatie nog ingewikkelder. Bij de aanleg van een eventuele auto-ontsluiting zal op geen enkele manier sprake mogen zijn van een doorgaande weg en deze zal dienen te eindigen bij de eerste de beste parkeerplaats b.v. bij het Rikilt.
2. **De enorme ruimtelijke impact van een extra fietspad en auto-ontsluiting** in deze omgeving is onverantwoord en onnodig (De aangelegde busbaan heeft al een zo’n grote impact).

*Toelichting:*

Het ruimtebeslag gaat ten koste van de groene omgeving, het Dassenbos, de moestuin (‘de Field’), waterberging en de ecologische verbinding tussen Dassenbos en Blauwe Bergen.

Het door de WUR voorgestelde fietspad doorkruist een zone die als compensatiegroen dient voor de busbaan. Realisatie van een groene kwaliteitsoplossing is een blijvende opgave. Wij bevelen aan om als randvoorwaarde voor de eventuele aanleg van het fietspad op te nemen dat er een groen- en landschapsplan wordt opgesteld voor het gebied tussen Dassenbos en park Blauwe Bergen. Een dergelijk plan kan in samenwerking tussen WUR, gemeente, inwoners en natuurorganisaties worden opgesteld. Hierin dient onder meer te worden opgenomen een onderbouwd voorstel, waarin aangegeven wordt op welke wijze het verloren gegane groen met bijbehorende natuurwaarden kan worden hersteld en waaronder een voorstel voor herstel van de ecologische verbinding tussen Dassenbos en Blauwe Bergen. Daarnaast adviseren wij een landschapsplan voor het gehele gebied.

1. **Aansluitende fietsverbindingen langs Nijenoordallee en Rooseveltweg met dubbelrichtingsfietspad,** zijn technisch gezien volgens de gemeente mogelijk.

*Toelichting:*

Het lijkt ons wenselijk de ruimtelijke gevolgen hiervan zo snel mogelijk in beeld te brengen, zodat impact, haalbaarheid en concrete planning duidelijk worden. Fietsstromen verleggen zonder dat aansluitende fietsverbindingen **op zeer korte termijn** worden gerealiseerd, getuigt niet van wijs beleid. De betreffende fietspaden dienen voldoende breedte te hebben voor de verwachte intensiteiten zeker met het aangegeven twee richtingsverkeer.

1. **De wijkontsluiting van fiets en auto vanaf de Dijkgraaf en Mondriaanlaan.**

*Toelichting:*

De gevolgen die de huidige voorstellen hebben, geven ons grote zorgen. Een fietspad aan de noordkant belast het kruispunt extra met een grote fietsstroom van 3500 fietsers per dag. Het merendeel van deze fietsstroom van en naar campus bevindt zich nu nog oostelijk van de kruising (Akkermaalsbos), waardoor de westzijde (Dijkgraaf) nog relatief rustig is. De westelijke fietsstrook aan de Mondriaanlaan is een belangrijke fietsroute voor bewoners die de wijk uitgaan.

1. **Hoofdfietsroute langs Akkermaalsbos.** De gemeente geeft aan dat deze in tact blijven als hoofdfietsroute over de campus.

*Ons verzoek:*

Wij verzoeken deze fietsroute door te trekken over de Mansholtlaan en Born-oost. Zo ontstaat een goede doorgaande oost-west-fietsroute. Ook de gemeenteraad heeft dat bij de behandeling van het bestemmingsplan Born-oost aangegeven.

1. **Fietsverbinding bij de Haversteeg over de Dijkgraaf, tussen Noordwest en campus.**

*Toelichting:*

In de netwerkvisie van de gemeente is deze als een nieuwe gewenste fietsverbinding opgenomen. In de voorgenomen plannen ontbreekt deze echter.

Wij zien deze verbinding als een belangrijke toevoeging voor het fiets- en wandelnetwerk in deze omgeving: ze ontlast het kruispunt Mondriaanlaan-busbaan; zorgt voor spreiding van fietsverkeer; en brengt een goede oost-westverbinding tot stand vanaf de Droevendaalsesteeg tot aan Noordwest. Wij verzoeken de gemeente en de WUR om deze verbinding samen met de westelijke inprikker op korte termijn te realiseren.

1. **Duidelijke voorwaarden stellen aan toegang met de auto tot de campus.**

*Toelichting:*

Wij vinden het van groot belang dat de gemeente in haar overleg met de WUR duidelijke voorwaarden stelt aan toegang met de auto tot de campus en daarbij denkt vanuit het belang van de Wageningse bevolking naast dat van de WUR, hetgeen met de busbaan is verzuimd.

Deze voorwaarden moeten deel uitmaken van een mobiliteitsbeleid dat autogebruik naar de campus op korte afstanden [15 km] tegengaat en de hoeveelheid autoverkeer naar deze bestemming beperkt. Wij stellen voor dat als gemeente kaderstellend op te nemen, bijvoorbeeld via een door de gemeenteraad vast te stellen verordening. Er is bij ons geen vertrouwen dat de WUR terughoudend omgaat met toegang van autoverkeer bij de westelijke ontsluiting. Betaald parkeren op de campus heeft zij immers (nog steeds niet) ingevoerd.

1. **De snelheid van busverkeer op de busbaan - en voor alle verkeer in de omgeving van kruispunt met de Mondriaanlaan - maximaal 30 km/h**

*Toelichting:*

Dit is een groot probleem rond het kruispunt en op de campus. Daarom pleiten wij hiervoor, net als de WUR. Ook een signaleringssysteem van aankomende bussen kan de veiligheid daarbij vergroten.

**11. De toegang naar het Dassenbos aan de zuidzijde dient beperkt te worden.**

 *Toelichting:*

 Door de kap van bomen en struiken langs de busbaan en ten zuiden van het Dassenbos is het

 eenvoudig om het Dassenbos te betreden; een naar onze mening ongewenste situatie.

 Afscheiding van het Dassenbos door aanplant van b.v. struiken vinden wij noodzakelijk.

**III. Tot slot**

De westelijke ontsluiting van de campus is voor onze bewoners een belangrijk project, gezien de directe impact op hun leefomgeving en de ontsluiting van onze wijk. In deze brief hebben wij onze voorwaarden en aandachtspunten meegegeven. Ze sluiten aan op onze eerdere notitie [d.d. 15 maart 2021] aan de gemeente en de WUR.

Zoals wij tal van keren hebben aangegeven verdient het proces zoals tot op heden gelopen niet de schoonheidsprijs. Ten tijde van het ontwerp van het derde onderwijsgebouw, nu ruim twee jaar geleden, had al voortvarend overleg plaats kunnen vinden over de wijze van ontsluiting van Aurora. Waar delen van de natuur onnodig werden aangetast, vinden wij maximaal behoud en herstel van belang gelet op de kwaliteit van onze leefomgeving.

Wij willen nog iets kwijt over de kosten van de westelijke ontsluiting. Deze ontsluiting voor autoverkeer is een wens van de WUR. Betaald parkeren is en was wat ons betreft een veel betere oplossing geweest om verkeer naar en op de campus te beperken. Bijna alle universiteitssteden kennen een dergelijk beleid op hun universiteitscampus. Wij vinden het dan ook vanzelfsprekend dat de WUR alle kosten, dus ook die van aanpassingen buiten de campus richting westelijke ontsluiting, voor haar rekening neemt en niet de gemeente.

Wij vragen u tot slot op korte termijn aan te geven hoe en wanneer u het verdere participatietraject met alle organisaties en inwoners vorm geeft. Inwoners hebben tot op heden geen kennis kunnen nemen van de plannen en ideeën die er leven voor de inrichting van het kruispunt Mondriaanlaan – busbaan.

Met vriendelijke groet,

Namens de Bewonersvereniging NoordWest,

Peter Spitteler, voorzitter

Bewonersvereniging Noordwest KvK: 40124013 IBAN: NL13 SNSB 0939 399 431