



WAGENINGEN
Goed Op Weg

Geachte raadsleden,

Cc: College B en W, Provinciale Staten, college van Gedeputeerde Staten

Wageningen, 13 november 2017

Vragen om uitbreiding gemeentelijke insteek door Wageningen Goed op Weg

Geachte leden van de raad,

Het college stelt de raad voor een aantal zaken in te brengen in het bereikbaarheidsproject, dat inmiddels door de provincie Gelderland getrokken zal worden, vanuit het lokale belang. Wij onderschrijven een aantal van de genoemde uitgangspunten voor de gemeentelijke insteek: Ontzien Dassenbos met tracé zo oostelijk mogelijk daarvan, ontzien stiltegebied met tracé zo zuidelijk mogelijk hiervan en een fietsroute NW-campus. Een aansluiting kort ten oosten van flat Dijkgraaf stuit op aanzienlijke weerstand van WUR en Idealis. Als hiermee wordt bedoeld de bestaande aansluiting bij 't Gesprek onderschrijven wij deze aansluiting.

De door het college genoemde aspecten betreffen echter alleen het zoekgebied van de tracés, gaan niet ver genoeg en zijn wat ons betreft onvolledig.

Wij vragen de gemeenteraad dan ook om volgende zaken toe te voegen aan de gemeentelijke input:

1. Een nieuwe weg is wat betreft de gemeente Wageningen geen vanzelfsprekendheid voor het oplossen van het mobiliteitsvraagstuk.

Er is geen draagvlak voor een nieuwe weg, sluipverkeer blijkt een groot probleem, bedrijven gaan vanaf 2018 vol inzetten op mobiliteitsbeleid, de basis aannames onder de bereikbaarheidsdiscussie zijn onvolledig en de vertrekpunten kloppen niet.

Het feit dat er sprake zou zijn van (een vanzelfsprekende) groei van automobilititeit is de afgelopen jaren reeds een onjuiste aanname gebleken en ook richting de toekomst is dit geen vanzelfsprekendheid. De gebruikte modellen zijn onbetrouwbaar en extra asfalt leidt tot meer overlast. Ook zijn andere opties dan automobilititeit zoals aangevoerd in de Ladder van Verdaas en uitgewerkt in het voorstel van WGoW nog niet of nauwelijks toegepast

a. Geen draagvlak

Er blijkt in Wageningen geen draagvlak te zijn voor een nieuwe weg en op voorhand kan worden uitgetekend dat het Milieu effect onacceptabel zal zijn. Een groot deel van de klankbordgroep was tegen de campusroutes, waaronder de 6 organisaties van Wageningen



WAGENINGEN
Goed Op Weg

Goed op Weg. Er is geen draagvlak voor de geplande weg langs de rand van een stilte gebied aan de noordkant van de Plassteeg en de oostkant van de wijk Noordwest parallel aan het fietspad de Dijkgraaf en het Dassenbos doorkruisend. Er is wel degelijk draagvlak voor alternatieve oplossingen die de doorstroming vooral op de Dreeslaan/Mansholtlaan aanzienlijk zullen verbeteren. Ook hebben inmiddels 2.600 mensen hun handtekening gezet tegen autowegen door het Binnenveld. Toch lijkt men een campusroute te willen doordrukken. Dit klopt niet met het uitgangspunt van provincie en de gemeente dat er draagvlak moet zijn voor een oplossing.

De gemeente dient alle lokale belangen mee te nemen. Als er geen draagvlak is voor een oplossing, moet er gezocht worden naar een oplossing met draagvlak.

b. Nieuwe infrastructuur mag geen vanzelfsprekendheid zijn voor het oplossen van mobiliteitsvraagstukken.

Nieuwe wegen moeten volgens de motie van PS niet vanzelfsprekend zijn voor het oplossen van mobiliteitsvraagstukken. Ook de leidraad van het Wageningse mobiliteitsplan, Ladder Verdaas, ziet nieuwe wegen alleen als uiterste redmiddel. Het is overduidelijk dat de andere treden van de ladder niet of nauwelijks zijn genomen. Ook als Wageningen Goed op Weg hebben wij hier steeds op gewezen en voldoende oplossingen geboden, die nieuwe wegen overbodig maken.

De overheid moet nut en noodzaak van maatregelen altijd aantonen en nog meer in geval van een grote ingreep in het landschap, natuur en leefbaarheid, zoals nu wordt voorgesteld. In dit geval zijn nut en noodzaak zeer twijfelachtig gezien de onbetrouwbare en onvolledige aannames onder het bereikbaarheidsbeleid.

Onder grote druk van de provincie, door framing van het probleem en gebrek aan middelen wordt voorsnog ingezet op een nieuwe weg ten westen van de campus, in strijd met het eigen Gemeentelijke Mobiliteitsplan en de Structuurvisie. Deze gaan uit van het verbeteren van de bestaande infrastructuur.

De gemeente dient in dit proces te gaan staan voor haar eigen beleid en voor de belangen van haar inwoners.

c. Aanpak sluipverkeer

De discussie over de bereikbaarheid van Wageningen is sterk vertroebeld door de aantoonbare invloed van sluipverkeer, zoals recentelijk nogmaals is gebleken. Uit nieuw onderzoek blijkt dat sluipverkeer tussen A50 en A12 een groot deel van de verkeersdruk uitmaakt van de Mansholtlaan en Diedenweg. Aanpak daarvan kan de verkeersdruk op Wageningen aanzienlijk verminderen.

Het sluipverkeer wordt vooral veroorzaakt door de bottleneck die er nog steeds is in de A12 bij de afslag van de A12 naar de A50. Op dat punt gaat de A12 nog steeds van 3 naar 2 rijstroken



en bij grote drukte en/of calamiteiten levert dat congestie op met als gevolg dat veel automobilisten bij Wageningen de A12 verlaten en binnendoor naar de A50 rijden. We kennen de gevolgen. Een nieuwe tweebaans provinciale weg zal het sluipverkeer en de overlast daarvan enkel vergroten. Er komt immers capaciteit vrij op de Mansholtlaan, die meteen weer zal worden aangevuld.

De gemeente dient bij de provincie aan te dringen op aanpak hiervan. Dit kan bijdragen aan een andere aanpak van de bereikbaarheid in plaats van een nieuwe weg door het Binnenveld.

d. Mobiliteitsmanagement wordt speerpunt

Bedrijven en WUR hebben tot nu nooit serieus werk gemaakt van mobiliteitsmanagement. Dit heeft mede gezorgd voor extra druk op het wegennet. Pas vanaf 2018 worden de eerste stappen gezet in het bredere mobiliteitsbeleid. Wij hebben hier als Wageningen Goed op Weg vanaf 2014 vergeefs om gevraagd. Vier jaar zijn verloren gegaan. Wij steunen uiteraard het voorstel om hier vanuit de gemeente ondersteuning aan te geven en er vol voor te gaan.

Ook deze nieuwe ontwikkeling kan, zoals is aangetoond in andere regio's, leiden tot een reductie van de verkeersdruk en bijdragen aan een andere aanpak van de bereikbaarheid in plaats van een nieuwe weg door het Binnenveld. Het ligt voor de hand eerst de impact van dit beleid af te wachten voordat er verder op meer asfalt wordt ingezet.

e. Misleidende modellen

Daarnaast is het niet uit te leggen dat men blijft uitgaan van modellen, die een jaarlijkse groei van 2 % voorspellen van het autoverkeer, terwijl de verkeerscijfers aantonen dat het verkeer in de afgelopen 10 jaar niet of nauwelijks is gegroeid. Ook is algemeen bekend dat verkeersmodellen geen rekening houden met fiets en OV. Meer 'inclusieve' modelberekeningen leveren een ander resultaat. De groei van Wageningen en daarmee mogelijk ook de toename van verplaatsingen kan ook op een duurzame wijze worden opgevangen, via fiets en OV en gerichte aanpassingen van de auto infrastructuur. Meer 'inclusieve' modelberekeningen leveren een ander resultaat. Dit sluit aan bij de ambities uit het recente regeerakkoord waarin ook de Rijksoverheid stelt dat: "Het openbaar vervoer moet in alle delen van Nederland een goed alternatief zijn voor de auto. Het belang van de reiziger staat daarbij voorop. Die moet snel, comfortabel en veilig van A naar B kunnen reizen. Dat vraagt om betrouwbare en actuele reisinformatie, goede aansluiting op fiets, taxi en auto en een veilig en gemakkelijk betaalsysteem."

Modelberekeningen mogen niet leidend en beslissend zijn in de keuzes en dienen kritisch te worden beschouwd. Het is belangrijk om de ontwikkelingen in en rondom Wageningen te baseren op feitelijke metingen en niet op fictieve berekeningen.

f. Meer asfalt leidt tot meer verkeer, uitstoot en geluidsoverlast



Uit steeds meer onderzoeken blijkt dat het aanleggen van meer asfalt tot meer verkeer, uitstoot en geluidsoverlast leidt en de problemen dus vergroot. Een van de uitgangspunten van het Wageningse mobiliteitsplan is dat de leefbaarheid niet mag verslechteren. Dit gebeurt hiermee echter wel, in ieder geval voor Noordwest en het Binnenveld. Ook zal de Diedenweg meer verkeer krijgen te verwerken door toename van het sluipverkeer.

Wij vragen de raad om al deze feiten, ontwikkelingen en onderzoeksresultaten onderdeel te maken van de gemeentelijke insteek.

Een belangrijke drijfveer achter de huidige plannen voor de bereikbaarheid van Wageningen lijkt de wens van de WUR / gemeente om een aantrekkelijke werkgever te zijn. Die aantrekkelijkheid kan echter geen synoniem zijn voor (onbelemmerde) autobereikbaarheid. Bovendien kan het niet zo zijn dat de wens van de WUR voor een aantrekkelijke werkomgeving ten koste gaat van een aantrekkelijke leefomgeving van de inwoners van Wageningen.

2. Bij de provincie aandringen op een bredere aanpak van het bereikbaarheidsproject, inclusief het verbeteren van voorzieningen voor fiets- en openbaar vervoer en mobiliteitsmanagement, in lijn met de motie van PS, het Mobiliteitsplan Wageningen en de richting uit het huidige regeerakkoord.

Tot nu is het proces vanuit de provincie enkel ingestoken op verbeteren van de bereikbaarheid per auto. Dit heeft geleid tot een eenzijdige aanpak, met alle gevolgen van dien. PS hebben in de aangenomen motie, en ook eerder de raad van Wageningen, gevraagd om ook fiets, OV en mobiliteitsmanagement nadrukkelijk te betrekken in het vinden van een oplossing voor de bereikbaarheid.

Het is daarom nodig dat vanuit de provincie ook mensen worden betrokken, met aantoonbare en up to date expertise t.a.v. bv. fiets, OV en mobiliteitsmanagement. Bij de aanpak dient de focus te liggen op de algehele bereikbaarheid van Wageningen, waarbij de auto slechts één van de vervoersopties is, en gezien de duurzame ambities van de gemeente Wageningen ook niet degenen met de hoogste prioriteit. Wij vragen de gemeente zich hier hard voor te maken.

3. Andere lokale belangen, die wat ons betreft ook ingebracht moeten worden:

- Leefbaarheid bewoners mag niet verslechteren door plannen, liefst verbeteren
- Leefbaarheid aanwonenden Diedenweg, die nog meer worden belast doordat het sluipverkeer via Wageningen aantrekkelijker wordt. Bij de campusvarianten komt er immers capaciteit vrij op de Mansholtlaan, waardoor hier nog meer ruimte komt voor sluipverkeer.
- Ecologische verbindingszone, die in de structuurvisie van de gemeente is voorzien tussen De Eng en Binnenveld t.h.v. Kielekampsteeg/Plassteeg.



- Behoud gemeentelijk monument De Born, dat dreigt te worden gesloopt.
- Unieke aantallen beschermde weidevogels en akkervogels worden bedreigd door de campustracés.
- Fietsverbindingen, zie onder 5.
- Duurzame ambities van de gemeente Wageningen richting de toekomst.

4. Wij vragen dat het zoekgebied tot en met de bestaande infrastructuur wordt uitgebreid , waarbij ook de A-varianten en Ruggengraat 2.0 worden onderzocht in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en MER.

Wij zijn geen voorstander van een autoweg door het Binnenveld.

De provincie dreigt inmiddels een **zeer beperkt zoekgebied** te kiezen voor de tracés, getuige het kaartje bij de voorstellen.

De raad heeft een veel groter zoekgebied beoogd voor tracés, dan wordt aangegeven op het provinciale kaartje. Ook provinciale staten wil, getuige haar motie, dat de **onderzoeken zo breed mogelijk** worden uitgezet en daarbij **ook eerdere onderzoeken en varianten worden betrokken**.

Een MER over alleen de campusvarianten is bovendien een maat voor niets, aangezien al is aangetoond in de expertbeoordeling, dat alle campusvarianten even dramatisch scoorden op omgevingsfactoren. Een veel betere score was er voor de A-varianten en de Ruggengraat 2.0.

5. Lokale fietsverbindingen en OV

Er wordt alleen aandacht gevraagd voor een nieuwe fietsverbinding tussen Noordwest en campus. Dat is goed maar onvoldoende vanuit het lokaal belang van goede en veilige fietsverbindingen. De campusvarianten hebben immers ook negatieve invloed op de fietsverbindingen tussen Noordwest - station, BSP/Kortenoord - campus en campus - station. Dat komt vooral door het uni modale doel om autobereikbaarheid te verbeteren, waarbij verslechtering voor andere modi niet meetellen.

Hetzelfde geldt ook voor de OV-bereikbaarheid. De doorstroming voor het OV zal verslechteren bij de samenvoeging van campusvariant met busbaan.

Wij vragen dan ook zowel de veilige doorstroming van busverkeer als behoud en versterking van volgende fietsverbindingen toe te voegen bij de inbreng van de gemeente:

- Noordwest – station
- Campus – Station
- BSP/Kortenoord – Campus



Wij hopen dat u genoemde zaken toevoegt aan de gemeentelijke insteek. Wij zijn bereid om deze verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,
Namens Wageningen Goed op Weg

Peter Spitteler, voorzitter

WGoW: 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@wageningengoedopweg.nl

Website: www.wageningengoedopweg.nl