



Wageningen, 20 januari 2017

Aan: De Gemeenteraad van Wageningen,

Geachte leden van de Gemeenteraad,

Wij zijn, als afzonderlijke organisaties en gezamenlijk onder de noemer Wageningen Goed op Weg (WGoW), zoals u weet, al geruime tijd **intensief en actief** betrokken bij de bereikbaarheidsplannen, onder andere in de klankbordgroep Beter Bereikbaar Wageningen.

Wij hebben met de draagvlakvariant, te vinden op [www.wageningengoedopweg.nl](http://www.wageningengoedopweg.nl), een uitgebreid pakket aan maatregelen aangeboden waarmee de bereikbaarheid zou kunnen worden verbeterd, overeenkomstig de door de gemeente aanvaarde systematiek van de Ladder van Verdaas. Daarnaast kunt u tal van aanvullende adviezen eveneens lezen op onze website. Op dit moment worden varianten over en langs de campus onderzocht als uitvoering van de raadsnotie, nadat we eerder onze input hebben gegeven bij de verschillende A-varianten.

De huidige aanpak, die zich vooral richt op varianten, doet bij ons steeds meer vragen rijzen, die wij u willen voorleggen. De discussie gaat onverminderd door, terwijl de probleemstelling steeds meer op de achtergrond raakt.

De reden voor de vragen is dat er naar onze mening onvoldoende duidelijkheid bestaat over:

- de reikwijdte van het probleem, waarvoor een oplossing wordt gezocht;
- de doelstellingen, die worden nagestreefd;
- de criteria, waaraan oplossingen dienen te voldoen.

In dat verband refereren wij onder andere aan de conclusie van B&W dat de sobere variant, waarover de raad in juli een amendement aannam, in geoptimaliseerde vorm niet zou voldoen aan de criteria. Van RHDHV hebben wij echter in de KBG te horen gekregen dat hij, na optimalisatie, wel voldoet qua bereikbaarheid en ook qua robuustheid. Ook valt het ons op dat de criteria, waaraan varianten moeten voldoen, dikwijls wijzigen en niet of nauwelijks nader worden toegelicht of gekwantificeerd.

Onlangs hebben wij deze zaken in de klankbordgroep proberen te agenderen en bespreken. In genoemde vergadering (15 december 2016) werd gemeld dat onze brief in het college was besproken: het college wilde niet op de vragen ingaan, vasthouden aan het proces en de probleemstelling zou al in 2014 helder zijn verwoord. Deze helderheid hebben wij echter niet kunnen terugvinden en ook onze vragen bleven onbeantwoord. In het betreffende rapport bleek het bereikbaarheidsprobleem slechts globaal te zijn omschreven.

Onder deze omstandigheden wordt het voor ons als betrokken partijen en vrijwilligers steeds moeilijker om ideeën aan te dragen en mee te blijven denken. Waar doen we het immers voor?

Daarom willen wij graag een antwoord krijgen op onderstaande vragen:

1. Wat zijn de problemen waarvoor wij een oplossing zoeken?
2. Wat is/zijn de doelstelling(-en) van het project?
3. Aan welke criteria moeten mogelijke oplossingen voldoen en hoe worden die criteria gedefinieerd?
4. Vragen over de geoptimaliseerde variant:
  - 4a. Aan welke van de criteria voldoet deze variant wel en/of niet?
  - 4b. Waarom voldoet de variant al dan niet aan deze criteria?
  - 4c. Wat is er nodig om deze variant wel aan de criteria te laten voldoen?
5. Is de raad met ons van mening dat het model herijkt moet worden op basis van de nieuwe tellingen, die veel lager zijn dan waar het model van uitgaat en dat de varianten opnieuw dienen te worden getoetst aan het herijkte model?
6. Is een andere, minder ingrijpende, benadering van het vraagstuk mogelijk door bijstelling van doelstellingen en/of criteria?
7. Waarom is het zogenoemde 'flankerend beleid' en de geleverde input vanuit de samenleving daarover geen onderdeel, sterker nog geen startpunt van de huidige aanpak?

In het licht van ons streven op positieve wijze bij te dragen aan een goed bereikbaar en leefbaar Wageningen stellen wij de beantwoording van bovengenoemde vragen op hoge prijs. Wij hopen binnen afzienbare termijn van u een antwoord te mogen ontvangen.

Tot slot willen wij u nog attenderen op de achtergrond van de gestelde vragen en tevens op een tweetal van onze notities. In één notitie (d.d. 6 januari 2017) gaan wij nader in op de aanpak van het vraagstuk bereikbaarheid. Wij stellen vraagtekens bij de aanpak. In de andere notitie (d.d. 28 december 2016) geven wij een voorzet voor gewenst mobiliteitsbeleid in Wageningen zoals ook verwoord in ons rapport over de Draagvlakvariant (27 februari 2016). U kunt betreffende documenten terugvinden op onze website.

Met vriendelijke groet,

Namens WGoW,

(Wageningen Goed op Weg is een samenwerkingsverband van Vereniging Mooi Wageningen, Platform Duurzaam Wageningen, Fietsersbond afdeling Wageningen, Wageningen Milieu Overleg, Bewonersvereniging Noordwest en Bewonerscommissie Tarthorst)

Peter Spitteler

[www.wageningengoedopweg.nl](http://www.wageningengoedopweg.nl)

CC: - College van B&W van de gemeente Wageningen  
- College van Gedeputeerde Staten van Gelderland  
- Provinciale Staten van de provincie Gelderland  
- Gelderlander, Hoog en Laag en De Stad Wageningen



Wageningen 20 januari 2017

## Achtergrond bij de gestelde vragen:

### 1. Problemen

Wat ons zorgen baart is dat de discussie onverminderd doorgaat op basis van varianten, terwijl de probleemstelling steeds meer op de achtergrond raakt.

Een goede probleemstelling en -analyse ontbreekt tot nu toe. **Waar, wanneer** en voor **wie** doen zich problemen voor, wat is de ruimtelijke samenhang waarbinnen problemen zich voordoen en wat is de ernst ervan? Op welke termijn doen ze zich eventueel voor? Welk licht werpen actuele toekomstverwachtingen op het gebied van mobiliteit op geconstateerde problemen? Dito de vraag wat de actuele verwachtingen zijn t.a.v. ruimtelijke ontwikkelingen en de regio. Er is geen overzicht van de verschillende problemen en probleemeigenaren en de mogelijke oplossingen.

Zoals gezegd zij wij van mening dat het probleem van bereikbaarheid in onvoldoende mate is gedefinieerd. Een probleem van autobereikbaarheid van de Campus, de bereikbaarheid van Wageningen per auto, de bereikbaarheid van het Agro- Businesspark en de haven per auto en vrachtauto worden naar onze mening onterecht als één probleem beschouwd. Een integrale oplossing kan ook beet gepakt worden op basis van deeloplossingen.

### 2. Doelstellingen

Het is ons niet duidelijk welke doelstellingen het project heeft en wie de verantwoordelijkheid neemt voor het oplossen naast de gemeente.

Eerst leek de focus te liggen op verbeteren van de bereikbaarheid van de campus. Inmiddels wordt er gesproken over de bereikbaarheid van heel Wageningen. Daarbij lijkt bereikbaarheid vrijwel uitsluitend te worden uitgelegd als bereikbaarheid per auto. Die moet dan ook nog binnen en buiten de spits zonder oponthoud kunnen doorrijden.

Vervoer per fiets, OV, leefbaarheid, mobiliteitsbeleid, klimaatbeleid, natuur en landschap lijken van geen of ondergeschikt belang in dit streven. Waarom zijn in allerlei beleidsdocumenten door uw raad allerlei doelstellingen en uitgangspunten vastgelegd, die in dit project zo maar aan de kant worden geschoven?

### 3. Criteria

Het is niet duidelijk waaraan de mogelijke maatregelen, om de onder 1 gevraagde problemen op te lossen, moeten voldoen. De door provincie en gemeente aangehaalde criteria wisselen nogal eens en

zijn globaal geformuleerd. In haar brief van 3 oktober 2016 noemt de provincie oplossend vermogen, robuustheid, draagvlak en integraliteit als criteria.

Ook de raad heeft criteria en aandachtspunten toegevoegd bij verschillende besprekingen, zoals: aandacht voor de fietsbereikbaarheid, OV-bereikbaarheid en leefbaarheid van wijken en omgeving (aangenomen motie van 5 juli 2016). Daarnaast heeft zij kaders gesteld in bv. het mobiliteitsplan en de structuurvisie. Wij zien van die kaders en criteria niets terug in de aanpak.

Al met al is het ons niet duidelijk welke criteria en beleidskaders worden gehanteerd, hoe deze worden gedefinieerd en welk gewicht daaraan moet worden gegeven.

#### **4. Sobere variant**

Overeenkomstig de conclusies van RHDHV blijft WGoW van mening dat de geoptimaliseerde sobere variant een waardevolle oplossing kan bieden, naast een breed palet aan maatregelen ter bevordering van de bereikbaarheid, op basis van de Ladder van Verdaas.

#### **5. Telcijfers**

De mate van bereikbaarheid en doorstroming wordt gebaseerd op modelberekeningen. Deze modelberekeningen brengen enkel het autoverkeer in beeld. Fietsverkeer komt nergens terug, ondanks de grote stromen daarvan in Wageningen. Onlangs is gebleken dat de werkelijke telcijfers bovendien beduidend lager liggen dan waar de modellen van uitgaan. Uiteraard kan dit invloed hebben op de vraag of varianten wel of niet voldoen aan bepaalde criteria. Indien de verwachte groei naar beneden kan worden bijgesteld, zal een variant sneller voldoen.

#### **6. Andere benadering**

De focus ligt volgens WGoW nu eenzijdig op uitbreiding van infrastructuur voor autoverkeer als "oplossing", gepaard gaande met hoge kosten, niet alleen financieel, maar ook in termen van leefbaarheid, milieu- en ruimtelijke kwaliteit en spanningen binnen de Wageningse samenleving. De lat wordt bovendien zo hoog gelegd middels de (uitleg van) criteria, dat alleen ingrijpende oplossingen lijken te voldoen.

De raad heeft ten aanzien van de hoge kosten en andere aspecten al zijn bedenkingen geuit. De provincie heeft een maximum gesteld aan zijn bijdrage.

Ons inziens is de huidige aanpak een heilloze weg, die niet leidt tot meer bereikbaarheid, maar tot ontwrichting van Wageningen.

Biedt een meer haalbare, stapsgewijze aanpak niet veel meer mogelijkheden om verschillende doelen samen te brengen? De ladder van Verdaas, nota bene de leidraad voor Wagenings mobiliteitsbeleid, biedt hier meer dan voldoende handvaten voor.

#### **7. Flankerend beleid en de input vanuit de bevolking**

Flankerend beleid (mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement, stimuleren fiets en OV, etc.) is onderdeel van de te nemen maatregelen, stellen provincie en gemeente in meerdere brieven (o.a. brief van gemeente aan provincie d.d. 15 februari 2015).

Wij merken in de huidige aanpak op geen enkele wijze dat dit flankerend beleid ter hand wordt genomen. Dit is vreemd, aangezien dit de eerste treden op de ladder van Verdaas zijn. Flankerend beleid zou het startpunt van de aanpak moeten zijn en niet een bijzaak, zoals de naam doet vermoeden. In andere regio's als Arnhem-Nijmegen en Utrecht vormt dit een startpunt van mobiliteitsbeleid.

Mobiliteitsmanagement is bv. een goed middel om autogebruik door werknemers te beperken en hoort onderdeel te zijn van Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen. Daar kan de gemeente eisen aan stellen en/of afspraken over maken met bedrijven en instellingen. Wij zien op dat vlak geen initiatieven, maar ook niet op andere onderdelen van het flankerende beleid. Zelfs de WUR heeft als groenste universiteit, nog geen maatregelen genomen op dit vlak.

Door organisaties en bewoners zijn honderden voorstellen gedaan o.a. op het gebied van flankerend beleid. Wij hebben vele maatregelen voorgesteld in de draagvlakvariant. De input vanuit de bevolking is tot nu echter beperkt tot meedenken in varianten, de vele voorgestelde ideeën blijven onaangeroerd. Waarom is ons niet duidelijk.