



P/a: Vereniging Mooi Wageningen
Giltaylaan 4
6703 GB Wageningen
info@mooiwageningen.nl

Aan: Gedeputeerde Staten van Gelderland
postbus 9090, 6800 GX Arnhem

Via: post@gelderland.nl

Onderwerp: Zienswijze Notitie Reikwijdte en Detailniveau Bereikbaarheid Wageningen
Uw kenmerk: zaaknummer 2018-002851
Datum: 25 april 2018

Geacht college,

Graag maak ik namens het bestuur van Mooi Wageningen, vereniging tot behoud van natuur en landschap in Wageningen en omstreken, gebruik van de mogelijkheid een zienswijze in te dienen met betrekking tot uw Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) inzake de Bereikbaarheid van Wageningen.

De vraag die wij in onze zienswijze centraal stellen is of de NRD nut en noodzaak objectief aannemelijk maakt, en of de NRD waarborgt dat het onderzoek in de Milieueffectrapportage voldoende informatie brengt om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen in de besluitvorming, zoals de wet voorschrijft.

PROCEDURE

Wij zijn het grondig oneens met het beeld dat wordt geschetst onder het hoofdstuk 'terugblik'. Het beeld dat in de NRD over de besluitvorming en de burgerparticipatie wordt geschetst is in onze beleving verwarrend en verdraaid, en wel in het voordeel van de aanleg van een campusroute. Naar onze beleving is de besluitvorming in de Gemeente Wageningen ernstig verstoord door de voortdurende impliciete dreiging van een inpassingplan vanuit de Provincie Gelderland en heeft het proces allerm minst geleid tot draagvlak. laat staan consensus.

Wij zijn het daarom eens met de conclusie dat voor dit project de uitgebreide m.e.r.-procedure van toepassing is. Immers, voor geen van de tot nu toe genomen besluiten was bezwaar en beroep mogelijk.

NUT EN NOODZAAK

Volgens Mooi Wageningen is uw uitgangspunt dat Wageningen een bereikbaarheidsprobleem heeft geen objectief gegeven. De NRD overtuigt niet van het bestaan van een wezenlijk maatschappelijk probleem dat het offer van een grote som gemeenschapsgeld en belangrijke waarden zoals natuur, landschap en stilte billijkt. Er is weliswaar sprake van enige vertraging op sommige hoofdwegen van Wageningen tijdens de spits,

maar dergelijke vertragingen doen zich in de spits overal in Nederland voor. In andere Nederlandse universiteitssteden zijn deze opstoppingen vaak vele malen erger. De NRD dient een relativering van de verkeerssituatie te bevatten om te kunnen duiden in hoeverre echt kan worden gesproken van een probleem.

In dit verband herinneren wij u er graag aan dat de NRD een actuele en empirische analyse van de verkeerssituatie dient te bevatten om te kunnen duiden wat precies de aard en omvang van de huidige verkeersstromen zijn. Echter, de gebruikte modelberekeningen zijn gebaseerd op onjuiste aannames waardoor een vertekend beeld ontstaat van de verkeersomvang. Zo is de groei van het autoverkeer al jaren veel lager dan in het model wordt aangenomen, is de omvang van het sluipverkeer (A12/A50) in de spits veel hoger dan modelmatig berekend, en ook houdt het model geen rekening met toekomstige verschuivingen in de model split van auto naar openbaar vervoer en fiets. Daarnaast is de verkeersomvang vooral ook een rechtstreeks gevolg van beleidskeuzes. Kiezen voor andere vormen van vervoer en het tegengaan van sluipverkeer leiden dus eerder tot een afname dan toename van het autoverkeer. Met al die zaken is nu ten onrechte geen rekening gehouden.

Ten tweede is het van belang het ongemak dat automobilisten ervaren wanneer zij in de spits Wageningen willen bereiken of verlaten af te zetten tegen de ongemakken die reizigers per fiets of openbaar vervoer ervaren, en het aantal betrokken reizigers. Het is denkbaar dat het ongemak van de automobilisten qua omvang onbelangrijk is in vergelijking met de ongemakken die fietsers en busreizigers ervaren, zoals suboptimale fietspaden en -routes, verkeerslichten, capaciteit van treinen en bussen, en ritfrequenties. Wij vragen u in de NRD na te gaan hoe het reisgemak van de automobilist in en rond Wageningen zich verhoudt tot dat van fietsers en busreizigers. Bovendien is bekend dat autoverkeer per persoon veel meer ruimte vraagt dan openbaar vervoer en fietsverkeer. Het is dus van belang dat de NRD erin voorziet dat zorgvuldig wordt uitgezocht hoe de beschikbare ruimte optimaal benut kan worden voor het verbeteren van de bereikbaarheid.

Verkeerswetenschappers zoals bijvoorbeeld dr. Karel Martens van Radboud Universiteit en professor Willy Miermans van de Universiteit Hasselt (B), stellen dat het uitbreiding van het wegennet de groei van het autoverkeer bevordert, en daarmee het verkeersprobleem op de lange termijn alleen maar vergroot. Dat meer asfalt niet tot betere doorstroming leidt, is een bekende wet in de verkeerskunde, voor het eerst geformuleerd door Braess in 1968 ¹ – bekend als de Braess-paradox – maar al in 1930 gesignaleerd: *Induced demand*. Verkeerswetenschappers Durantou en Turner spreken van *The Fundamental Law of Road Congestion* ². Verkeerswetenschappers beschouwen vertraging van autoverkeer in de spits dan ook als een noodzakelijke rem op verdergaande groei van het autoverkeer. Die rem is ook in Wageningen temeer nodig omdat groei van het autoverkeer die zich slecht verhoudt met de milieu- en klimaatverplichtingen van de overheid. Daarom vragen wij in de NRD op te nemen dat expliciet rekening moet worden gehouden met wetenschappelijke inzichten ten aanzien van automobilitieit in relatie tot nieuwe infrastructuur.

Voor zover de opstoppingen tijdens de spits een probleem zijn overtuigt uw notitie niet dat een campusroute hiervoor een adequate oplossing zou bieden. Wij zijn er van overtuigd dat opstoppingen effectiever en goedkoper op een andere wijze kunnen worden verminderd dan met de aanleg van een campusrondweg, en voelen wij ons daarin gesteund door verkeerskundige studies die de gemeente liet uitvoeren. De NRD dient een objectievere beoordeling van de effectiviteit van de alternatieve oplossingen te bevatten, zowel op de korte als lange termijn. De schijn dat naar de campusroute toe wordt geredeneerd dient volledig te worden weggenomen. De beoordeling van de verschillende alternatieven moet gebeuren vanuit een breed perspectief op mobiliteit en op basis van wetenschappelijke onderbouwde gegevens.

Bovendien sluit de NRD allerminst uit dat de verkeersruimte die ontstaat gedeeltelijk of zelfs geheel wordt ingenomen door sluipverkeer tussen de A15 en de A12 en tussen de A50 en de A12. Volgens een studie die

¹ Braess, D. (1968). Über ein Paradoxon aus der Verkehrsplanung. *Unternehmensforschung* 12: 258-268.

² Durantou, G., & Turner, M. A. (2011). The fundamental law of road congestion: Evidence from US cities. *American Economic Review* 101: 2616-52.

de gemeente Wageningen liet uitvoeren ³ is dit sluipverkeer voor een aanzienlijk deel verantwoordelijk voor de verkeersdrukke. Het is plausibel dat dit sluipverkeer belangrijk bijdraagt aan de stagnerende doorstroming. Bovendien zorgt dit sluipverkeer voor overlast, met name in de wijk Sahara langs de Ritzema Bosweg, de wijk Bovenbuurt langs de Diedenweg, en uitloopgebied De Wageningse Eng daartussen. Het internationale transportverkeer dat 's nachts via deze wegen en de Mansholtlaan rijdt om knooppunt Grijsoord af te snijden – wat 9 km scheelt – is tot diep in de wijk te horen. Ook de wegen in het bosgebied tussen Wageningen/Bennekom en Renkum/Heelsum worden door dit sluipverkeer belast. De NRD dient met zekerheid uit te sluiten dat de voorgestelde maatregelen leiden tot meer sluipverkeer en daarmee tot extra verkeersbelasting, ten koste van de door u beoogde snellere doorstroming en ten koste van de wijken langs de route.

Al met al staan nut en noodzaak van de campusroute niet objectief vast.

ALTERNATIEVEN

U legt in uw NRD de focus bij de aanleg van een nieuwe weg, de campusroute. Het zoekgebied hiervoor betekent dat deze weg een bedreiging gaat vormen vormt voor de monumentale boerderij aan de Kielekampsteeg, de historische structuur van stegen en kwelsloten in het Binnenveld, het provinciale Stiltegebied Bennekommer Meent (ook wel 'Binnenveld'), het provinciaal beschermd Waardevol Open Gebied Binnenveld, een hotspot van de wettelijk beschermde Patrijs, en mogelijk het natuur- en cultuurhistorisch uiterst waardevolle Dassenbos. Dit zijn allemaal elementen van Omgevingsvisie Gelderland, die voor provinciaal ruimtelijk beleid uitgangspunt zou moeten zijn.

Er zijn echter ook alternatieven die deze waarden niet of minder aantasten. Wij dringen er bij u op aan alle alternatieven voor uw campusroute in beschouwing te nemen die hiervoor ons insziens redelijkerwijs in aanmerking komen, zoals de m.e.r.-wetgeving voorschrijft, inclusief alternatieven die naar uw mening zijn afgevalen.

In concrete vragen wij u het zoekgebied uit te breiden tot en met de Mansholtlaan in het oosten, en tot en met de Nijenoord Allee in het Zuiden. Hiermee worden verbetering van Mansholtlaan en verbetering van de Nijenoord Allee automatisch aan de varianten toegevoegd. Dit is conform de wens die leeft onder een aanmerkelijk deel van de Wageningse bevolking, waaronder onze leden. Wij wijzen u erop dat dit ruimere zoekgebied een letterlijke interpretatie van het besluit van de gemeenteraad is, en uw interpretatie een veel nauwere.

Wij vragen u er zorg voor te dragen dat een set *no-regret* maatregelen die laag op de zogenaamde Ladder van Verdaas onderdeel uitmaakt van de vergelijking in de m.e.r., als redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief. Wageningen Goed Op Weg, het samenwerkingsverband van bewonersorganisaties waarin Mooi Wageningen participeert, heeft hiertoe een groot aantal suggesties gedaan, die naar onze overtuiging té snel en té gemakkelijk opzij zijn geschoven. Wat Mooi Wageningen betreft zouden ten minste de volgende maatregelen, waarbij de eerder genoemde waarden niet worden aangetast maar de doorstroming en het leefklimaat langs bestaande wegen wel verbetert, in een alternatief moeten worden meegenomen:

- aanpassing van de rotonde Droevendaalsesteeg tot een kruispunt met verkeerslichten (zoals alle andere kruisingen op de Mansholtlaan);
- het bestrijden van sluipverkeer tussen A12 en A50 via Wageningen;
- het opheffen van de wegversmalling direct ten Noorden van de huidige rotonde;
- realisatie van een vrije afslag van de Mansholtlaan naar de Campus vanuit het Noorden;

³ DUPEC, 2017, Rapport kentekenonderzoek Wageningen.

- realisatie van een westelijke toegang tot de Campus (zodat verkeer vanuit het westen niet om de campus heen rijdt en de Mansholtlaan belast);
- mobiliteitsmanagement bij bedrijven in Wageningen, waaronder het actief stimuleren van woon-werk verkeer per fiets en openbaar vervoer (inclusief Park + Ride), het stimuleren van carpools, het invoeren van betaald parkeren op de campus, en het versoberen van de vergoedingen voor woon-werkverkeer per auto.
- het fors reduceren van de geluidsbelasting van de Nijenoord Allee op de woonwijken Roghorst en Tarthorst door het oprichten van hoge (ca. 4 m) geluidsschermen dicht naast (<1 m) het wegdek van het autoverkeer, waardoor fietspad en groenstrook achter het scherm komen te liggen.

ONDERZOEK NAAR EFFECTEN

Onze vereniging maakt zich met name zorgen over de mogelijke gevolgen van uw plannen voor natuur en landschap, stilte, cultuurhistorie en recreatie. Dit zijn uitgerekend aspecten van het buitengebied die de gemeente Wageningen wenst te versterken ten behoeve van de inwoners, het toerisme en het vestigingsklimaat, wat onder andere is neergelegd in de Structuurvisie uit 2013. Naar onze overtuiging schaadt elke campusroute binnen het huidige zoekgebied deze belangen vanwege zijn negatieve impact op de leefomgeving.

Wij verzoeken u in de NRD te regelen dat de m.e.r. de volgende vragen beantwoordt, zodat het onderzoek in de m.e.r. voldoende informatie brengt om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen in de besluitvorming:

- (1) Wat is de huidige geluidsbelasting van het provinciale Stiltegebied Bennekommer Meent (Binnenveld)? In hoeverre, waar en waardoor wordt de geluidsnorm zoals vastgelegd in de provinciale Omgevingsverordening overschreden in dit stiltegebied? Wat zijn de gevolgen van de onderzochte varianten op de geluidsbelasting van dit stiltegebied?
- (2) Wat is de cultuurhistorische achtergrond van de ontginningsspatronen en het netwerk van stegen in het Binnenveld? In hoeverre en waar is deze geschiedenis nog zichtbaar? Wat zijn de gevolgen van de onderzochte varianten op deze cultuurhistorische waarden?
- (3) Wat is de cultuurhistorische en natuurhistorische waarde van het Dassenbos en andere bosrelictten in het plangebied? In hoeverre worden deze waarden beïnvloed door de onderzochte varianten?
- (4) Hoe groot is de waarde van natuur, cultuurhistorie, stilte en landschap in het plangebied, indien deze zou worden uitgedrukt in geld? Hoe wordt deze waarde beïnvloed in de onderzochte varianten?
- (5) Hoe beïnvloeden de onderzochte varianten de karakteristieke openheid van het Beschermd Open Gebied van het Binnenveld zoals aangewezen in de Omgevingsvisie Gelderland, in het bijzonder het gedeelte tussen Bornsesteeg en Dijkgraaf?
- (6) Welke actuele en potentiële waarden heeft het zoekgebied voor Kwartel, Patrijs, Gele kwikstaart en andere weide- en akkervogels? Welke effecten hebben de onderzochte varianten op deze actuele en potentiële waarden? In het bijzonder hoe beïnvloeden de onderzochte varianten de verspreiding, het gedrag en het reproductieve succes van de Patrijs en andere weide- en akkervogels?
- (7) Welke actuele en potentiële waarden hebben de kwel sloten en bermen in het zoekgebied? Welke effecten hebben de onderzochte varianten op deze actuele en potentiële waarden?
- (8) Wat is de monumentale waarde van de boerderijen in het zoekgebied? Wat is de invloed van de onderzochte varianten op deze monumentale waarden?
- (9) Wat is de actuele en potentiële recreatieve waarde van het onbebouwde deel van het zoekgebied? Hoe worden deze actuele en potentiële waarden beïnvloed?
- (10) In hoeverre leiden de varianten tot een toename van het autoverkeer over de Wageningse berg? Wat is de hieraan gekoppelde extra stikstofdepositie op de Natura2000 gebieden Veluwe, Binnenveld en

- Rijntakken? Wat is de huidige staat van de bodem, vegetatie en entomofauna van de betreffende gebieden en hoe wordt deze staat direct en indirect beïnvloed door de onderzochte varianten?
- (11) Wat is de huidige aard en mate van verkeershinder voor inwoners van de wijk Sahara langs de N225, inwoners van de wijk Bovenbuurt langs de Diedenweg, en bewoners/gebruikers van de Wageningse Eng? In hoeverre is deze hinder het gevolg van sluipverkeer tussen A12 en A50? Hoe beïnvloeden de verschillende varianten dit sluipverkeer en de verkeershinder? Welke technische en juridische mogelijkheden – zoals trajectcontrole – bestaan er om dit sluipverkeer te weren om aldus wegcapaciteit vrij te maken?
- (12) In hoeverre kan de geluidsbelasting op de woonwijken Roghorst en Tarthorst worden gereduceerd door het oprichten van hoge (ca. 4 m) geluidsschermen dicht naast (<1 m) het wegdek van het autoverkeer, waardoor fietspad en groenstrook achter het scherm komen te liggen?

TENSLOTTE

Visies over het thema automobilitieit lopen uiteen van het doorlopend faciliteren van de groei van het autoverkeer door uitbreiding van wegcapaciteit, met name op plaatsen waar zich knelpunten voordoen, tot het afremmen van automobilitieit en het stimuleren van andere vormen van mobiliteit en andere werkvormen. Met name verkeerswetenschappers stellen dat beleid volgens de eerste visie – het uitbreiden van het wegennet – mobiliteitsproblemen verergert, en dat het inzetten op andere vormen van mobiliteit en werk de enige duurzame oplossing is.

Aan Wageningen University & Research wordt gewerkt aan concepten voor stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid waarbij de rol van de auto sterk wordt verminderd ten gunste van de milieukwaliteit van de stedelijke omgeving en de hoeveelheid ruimte die voor andere functies beschikbaar is, dit onder de noemer *metropolitan solutions*. Het is van belang dat de overheid deze inzichten ten minste tot zich neemt en de gesuggereerde oplossingen uitprobeert.

Dat kan bij uitstek in Wageningen, een kennisstad met een relatief hoogopgeleide, ‘groene’ bevolking die meer dan gemiddeld openstaat voor alternatieven. Wij vragen u met Wageningen te zoeken naar andere, modernere oplossingen voor de uitdagingen van mobiliteit waar onze maatschappij voor staat, en daarmee enthousiast en trots voorop te lopen, in plaats van ouderwetse oplossingen te forceren die slecht bij Wageningen passen, natuur en landschap aantasten, en een bittere strijd met vele verliezers kunnen opleveren.

Namens het bestuur van de vereniging Mooi Wageningen, met de meeste hoogachting,

Dr Ir Patrick A. Jansen
Voorzitter