

Geachte heer Muller,

Hierbij ontvangt u op hoofdlijnen een reactie op het rapport 'Wageningen Campusroute: Notitie Reikwijdte en Detailniveau' (Concept 05/25 januari 2018) waarin we aangeven welke onderwerpen onvolledig of niet uitgewerkt zijn en onderwerpen, waar wij speciaal aandacht voor willen vragen.

1. Nut en noodzaak?

Het rapport dat we van u hebben ontvangen is nogal stellig waar het om aannamen gaat. Deze worden echter niet onderbouwd.

Wat ons opvalt is dat het rapport nogal technocratisch ingestoken is. De economie is leading en de mensen die hier wonen zijn kennelijk ondergebracht bij het onderdeel milieu. Zo wordt leefklimaat voor de inwoners niet eens als randvoorwaarde genoemd. Pas bij het verdere proces worden de belanghebbenden genoemd; ze mogen meedenken over het onderwerp van de weg (binnen een heel strak getrokken onderzoeksgebied) en dat is het wel zo'n beetje. Dit staat in schril contrast met de Omgevingswet waarin juist sterk wordt ingestoken op het zo vroegtijdig mogelijk betrekken van belanghebbenden.

Gesteld wordt bijvoorbeeld dat de bereikbaarheid van Wageningen nu al onder druk staat en de problemen verder toenemen als gevolg van de geplande ontwikkelingen in en nabij Wageningen.

Wij missen een onderbouwing van deze en andere stellingen in de NRD. Daarnaast ontbreekt onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe weg in de NRD. Wij vragen u dit toe te voegen aan de NRD.

Bijvoorbeeld wordt niet aangegeven dat de problematiek slechts auto spitsverkeer betreft waarbij maar drie keer per week lichte filevorming ontstaat door woon-werkverkeer bij de hoofdontsluiting van de Campus, op welk punt de Mansholtlaan aan de zuidzijde overgaat van een 4-baans- in een 2-baansweg. Deze problematiek wordt mede veroorzaakt door sluijverkeer tussen de A12 en A50, waar ook de doorstroming over de Diedenweg onder te lijden heeft. Er is slechts sprake van lichte filevorming gedurende ongeveer 40 weken per jaar (filevorming doet zich overigens ook voor van N225 via Diedenweg tot aan Campus). Figuur 2 op pagina 7 geeft de beperkte doorstromingsproblemen tijdens de avondspits in 2030. Waarom zouden er dan nu al problemen zijn en kunnen die beperkte toekomstige opstoppingen niet met veel simpeler maatregelen worden verholpen of geaccepteerd. Een filevrije spits is immers een illusie en niet eens wenselijk om bijvoorbeeld andere vervoerswijzen te bevorderen.

U geeft in de NRD niet aan waarom de provincie een ingreep heeft gepleegd in het proces dat tot op heden door de gemeente i.s.m. de provincie is vorm gegeven. Het provinciale belang van de WUR (en zelfs landelijk belang) begrijpen

wij maar welk provinciaal belang er met bijvoorbeeld de bereikbaarheid specifiek tijdens de spits van de haven aan de orde is wordt door u niet aangegeven.

Het in het rapport geponeerde bereikbaarheidsprobleem is gebaseerd op constatering uit 2009 en modelberekening en prognoses uit 2012. In de afgelopen jaren is de situatie echter niet verslechterd ondanks een aanzienlijke toename van het aantal arbeidsplaatsen op de Campus. Dit blijkt uit tellingen op de provinciale en andere wegen in Wageningen. Dit vinden wij niet terug in de NRD.

We zijn blij dat u voornemens bent in 2018 nieuwe tellingen (van fiets- en autoverkeer) te doen, omdat daarmee de situatie opnieuw beoordeeld kan worden.

We stellen dan ook voor om op basis daarvan de probleemstelling te actualiseren en toe te spitsen op de - feitelijke en mogelijk toekomstige - verkeersproblemen, in samenhang met de doorstroming op de diverse wegen binnen Wageningen.

U stelt dat er op het gebied van fiets, OV en mobiliteitsmanagement al veel gebeurt, wat bij zou kunnen dragen aan een betere bereikbaarheid van Wageningen.

Deze stelling wordt niet onderbouwd (wat gebeurt er dan al allemaal?) en is bovendien onjuist. Het mobiliteitsmanagement heeft bij de WUR en andere bedrijven in Wageningen tot nu toe nauwelijks aandacht gekregen. Ook op het gebied van bevordering fietsgebruik is er, buiten de start van enkele onderzoeken, noch niets concreets gebeurd. Dat er nu al noodzaak zou zijn voor het versneld aanleggen van een weg is wat ons betreft dan ook zeer voorbarig en daarnaast strijdig met de Ladder van Verdaas, die er van uitgaat dat de eerste stappen van de Ladder eerst grondig ter hand moeten worden genomen. We stellen voor dat u in de NRD-notitie opneemt dat er onlangs (eind 2017) gezamenlijk met bedrijfsleven, provincie en gemeente gestart is met het vormgeven van mobiliteitsmanagement.

Wat wij daarnaast hebben geconstateerd is dat parkeren met de auto op de campus wordt uitgebreid door de aanleg van een parkeergarage en dat daarmee autoverkeer wordt gestimuleerd.

Wij vragen dan ook om onderbouwing van de door u genoemde stelling.

2. Zoekgebied te beperkt

We constateren, dat GS het zoekgebied voor de ontsluiting van Wageningen zonder verdere argumenten heeft beperkt tot het westelijke deel van de Campus en het Binnenveld (in uw tekst spreekt u over een weg over de Campus terwijl het merendeel van het zoekgebied in het Binnenveld ligt). Daarmee worden de mogelijkheden om de vragen over de bereikbaarheid van Wageningen en de

Campus breed aan te pakken en alle alternatieven serieus af te wegen, zoals de motie van PS vraagt, onmogelijk gemaakt.

Ook de Raad van Wageningen heeft besloten om “zo veel mogelijk ten oosten” van het Dassenbos en “zo veel mogelijk ten zuiden” van het stiltegebied te blijven met een mogelijke weg. U geeft aan dat u dit besluit heeft meegenomen in het zoekgebied. Het voorgesteld zoekgebied voldoet hier echter niet aan, dit ligt vlak tegen het Dassenbos en het Stiltegebied aan.

Provincie en gemeente hebben verder bij de komst van Unilever beloofd om de autobereikbaarheidsproblematiek voortvarend aan te pakken (brief aan PS van Gedeputeerde Meijers 22-08-2017). Unilever bouwt op de Campus vlak bij de Mansholtlaan. Dat betekent dat minimaal een geoptimaliseerde hoofdontsluiting van de Campus via de Mansholtlaan onderdeel dient te zijn van het zoekgebied en zelfs als 0-variant in het kader van de MER zou moeten worden gehanteerd.

Voorts dient de afbakening van het zoekgebied logisch voort te vloeien uit de uitkomsten van de geactualiseerde en toekomstgerichte probleemanalyse. Die hebben nog niet plaatsgevonden.

Dit beperkte zoekgebied zal bovendien niet helpen bij het vinden van draagvlak voor een aanpak van de bereikbaarheid.

Gezien bovenstaande vragen wij het zoekgebied uit te breiden tot en met de bestaande infrastructuur (Mansholtlaan, Nijenoordallee en Diedenweg).

3. MER procedure

De ontsluiting van Wageningen en de Campus via een nieuwe weg is MER-plichtig. Dat betekent volgens ons, dat een beschrijving van de voorgenomen activiteit én van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven daarvoor, inclusief de motivering, moet worden gegeven. Dit ontbreekt in de NRD, waar naast enkele campusvarianten alleen de 0-variant wordt onderzocht (als referentiemodel). Wij snappen nog steeds niet waarom er geen MER voor meerdere varianten wordt uitgevoerd. In tal van vergelijkbare processen worden meerdere varianten onderzocht. Wij begrijpen dat u dit nodig vindt op basis van uw eigen overtuiging, maar laat men dan de andere varianten ook onderzoeken om voor de uiteindelijke keuze in ieder geval draagvlak te krijgen.

Ook zal een overzicht van de eerder genomen beslissingen van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven, moeten worden gegeven en een beschrijving van de gevolgen voor het milieu.

Wij vragen om een breed zoekgebied waarin verschillende onderscheidende varianten kunnen worden onderzocht en be-MER-d.

Ten slotte wijzen we u erop, dat in de CONCEPT-Handreiking Passende Scheiding van Functies bij Project-MER (versie 29 maart 2017) (kenmerk IENM/BSK-2017/84429) gevraagd wordt zorg te dragen voor bestuurlijke en ambtelijke scheiding van de projectontwikkeling en MER. Dat betekent een onafhankelijke beoordeling van de voorstellen op hun milieueffecten. In par 6.2 geeft u al een opsomming van de criteria waarop milieuaspecten moeten worden beoordeeld zonder te motiveren waarom de beoordeling kwalitatief dan wel kwantitatief zou moeten gebeuren.

Wij achten dit een onderwerp waarover de commissie MER moet besluiten.

4. MKBA

Bij uw terugblik (par 2.1) geeft u aan dat voor de vertaling van uitgangspunten een drietal criteria worden gehanteerd, verkeer, kosten en omgeving. Het valt op dat bij de kosten niet de maatschappelijke kosten worden meegenomen. Dit zou wel moeten, want de kosten betreffen immers niet alleen vastgoed, maar ook o.m. ruimtegebruik van het Binnenveld, aantasting landschap en natuur, leefbaarheid, etc.

Zo'n MKBA is bij grotere projecten tegenwoordig zeer gebruikelijk. We wijzen onder meer op de besluitvorming rond het Renkums beekdal. Bij het criterium omgeving missen we cultuurhistorie als mee te nemen aspect.

Wij vragen dan ook een MKBA uit te voeren voor alle varianten.

5. Overige opmerkingen

1. Het gebruikte verkeersmodel is puur een automodel. Het houdt geen rekening met andere vervoerswijzen als fiets, OV en toekomstige mobiliteitsontwikkelingen is dus een onvoldoende basis voor besluiten. Wij vragen u een ander model te gebruiken, dat wel deze eigenschappen heeft. Verkeersmodellen zijn bovendien slechts hulpmiddelen bij besluiten. De nood aan nieuwe berekeningen met een nieuw basisjaar, met gebruik van nieuwe tellingen hebben wij hierboven al aangegeven.
2. De inhoud van de aangenomen motie van PS ontbreekt in de NRD en hoe men hier gevolg aan wil geven. Wij vragen dit toe te voegen aan de NRD.
3. Op het kaartje bij paragraaf 6.2.8 klopt de (beperkte) aanduiding van het Binnenveld niet met datgene wat regionaal en lokaal onder het Binnenveld wordt verstaan. Het Binnenveld wordt aangeduid als het open landschap tussen de stedelijke kernen van Wageningen, Ede, Veenendaal en Rhenen. Zie kaartje in bijlage.

4. Het door provincie in de Omgevingsvisie aangewezen “Waardevol open gebied” in het Binnenveld en de doorsnijding daarvan door de campusroutes ontbreekt in de kaartjes. Zie bijlage.
5. De Noordelijke Ecologische Verbindingszone tussen Binnenveld en Veluwe, die volgens de gemeentelijke structuurvisie moet komen ten noorden van de campus, ontbreekt. Zie bijlage.
6. De woonwijk draagt de naam Noordwest en niet Noord-West.
7. Par. 6.2.14: waar komt de straal van 50 meter vandaan voor effecten op gevoelige bestemmingen? Het lijkt ons dat de invloed van een weg breder is dan 50 meter. Waarop is deze afstand gebaseerd? Wij stellen een veel bredere straal voor.
8. In hoofdstuk 7 staat dat er gesprekken zullen volgen met direct-aanwonenden. Waarom betreft dit zo’n beperkte groep, terwijl de overlast van een weg veel meer mensen zal raken?
9. Trechteringsnotitie.

Hierop hebben wij veel opmerkingen, maar zullen deze inbrengen tijdens de zienswijzeprocedure.

Er is in geen geval sprake geweest van een objectieve trechtering in het doorlopen proces. Begin 2017 lagen er na 4 jaar nog 6 varianten op tafel, waarvan duidelijk was dat de campusvarianten veruit het slechtst scoorden op omgevingsfactoren en bij een groot deel van de KBG geen draagvlak hadden. Varianten scoorden allen redelijk tot goed op het gebied van autoverkeer. Varianten waren niet allen op het zelfde detailniveau uitgewerkt en geoptimaliseerd. Zo is bijvoorbeeld ambtelijk aangegeven dat sobere A-variant met een enkele optimalisatie toereikend is op basis van het gehanteerde verkeersmodel wat tijdens het proces terzijde is geschoven.

Er was tot dan toe, behalve rondje campus, nog geen sprake van het afvallen van varianten of een trechtering.

Onder druk van de provincie is vervolgens door de gemeenteraad een soort wanhoop besluit genomen, alleen gebaseerd op het toen beschikbare geld en autocriteria. Van serieuze en zorgvuldige trechtering is geen sprake geweest.

Tot slot willen wij u de vraag stellen wat u met de vele inbreng van bewoners en organisaties zoals WGoW in het proces tot nu toe doet. Wij zien daar tot op heden nauwelijks iets van terug. Bijvoorbeeld een petitie van WGoW waarin aangegeven wordt dat een weg door het Binnenveld en die langs de woonwijk Noordwest en langs de Campus door het Dassenbos loopt geen draagvlak heeft en dat een gefaseerde aanpak conform de ladder van Verdaas dat wel heeft, is in korte tijd door ruim 2600 mensen ondertekend. Wat gebeurt er met de vele brieven aan de

gemeenteraad waarvan ook u een kopie is toegestuurd waarop alternatieven zijn aangedragen?

Wij constateren dat veel inwoners van Wageningen op dit moment niet weten hoe het proces er voor staat. De vraag wordt ons regelmatig gesteld 'gebeurt er nog wat?' Wij achten het belangrijk dat u als overheid inwoners tijdig en niet alleen via wettelijke procedures informeert.

Met vriendelijke groet,

Namens WGOW,

Peter Spitteler