

Statenbrief

Datum

5 februari 2019

Zaaknummer

2018-002849

Inlichtingen

Peter Muller
026 359 9273
post@gelderland.nl

Blad

1 van 8

Onderwerp

Beter Bereikbaar Wageningen, Voortgangsrapportage

Portefeuillehouder

Conny Bieze

Kerntaak en plandoel

- Mobiliteit (Regionale Bereikbaarheid en Regionaal OV)

Doel van deze brief

Gedeputeerde Staten verzoeken Provinciale Staten om:

- de inhoud van deze brief voor kennisgeving aan te nemen (informatieplicht)

1 Inhoud voorstel (beoogd resultaat/doel)

Deze Statenbrief heeft als doel u te informeren over de voortgang van het project Beter Bereikbaar Wageningen.

2 Aanleiding

In nauwe samenwerking met de regio, het bedrijfsleven en relevante kennisinstututen bouwt provincie Gelderland haar sterke positie op het gebied van Food & Agribusiness verder uit. Wageningen vormt in deze ontwikkeling het centrale middelpunt: met de WUR-campus als hét kruispunt waar kennis, innovatie en bedrijvigheid samenkomen. Die bundeling van krachten trekt de aandacht van het (internationale) bedrijfsleven: de belangstelling om zich te vestigen in het hart van *Foodvalley* is groot. Positief voor Gelderland én positief voor Nederland dat zich graag profileert als kenniseconomie van internationale betekenis.

Een goede en vlotte bereikbaarheid van Foodvalley is een noodzakelijke voorwaarde om economische kansen te verzilveren. De bereikbaarheid van Wageningen staat echter onder druk en onderzoek laat zien dat die druk de komende jaren verder toeneemt. Daarom werkt de provincie aan het verbeteren van het openbaar vervoer en het optimaliseren van fietsroutes. In overleg met de gemeente, het bedrijfsleven en belangenpartijen onderzoeken we maatregelen om de mobiliteit te vergroten en de files in en om Wageningen te verminderen.

Markt 11 | 6811 CG Arnhem
Postbus 9090 | 6800 GX Arnhem

026 359 99 99
post@gelderland.nl
www.gelderland.nl

BNG Bank Den Haag
NL74BNGH0285010824
BIC-code BNG Bank: BNGHNL2G

Btw-nummer: NL001825100.B03
KvK-nummer: 51468751

 provincie
Gelderland

Datum

5 februari 2019

Zaaknummer

2018-002849

Blad

2 van 8

Ons College stelt daarom een Milieueffectrapport (MER) op. Doel van het MER is het milieubelang volwaardig mee te laten wegen bij de keuze voor de oplossing. Het is een hulpmiddel bij de besluitvorming over het inpassingsplan.

In september 2018 is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) vastgesteld. De NRD is het plan van aanpak voor het MER. Mede op basis van het advies van de Commissie m.e.r., zienswijzen en verkeerstellingen, is er een aantal stappen gezet die nodig waren voordat het milieueffectonderzoek kan beginnen:

- een aanscherping van het doel en de criteria (GS besluit van 2 oktober 2018, zie bijlage 2 en PS2018-641)
- het actualiseren van het verkeersmodel (zie bijlage 3) en
- terugkijken naar de trechtering om te bezien of er nu meer alternatieven mogelijk zijn dan de Campusroute (zie bijlage 4 en 5).

Deze stappen zijn nu afgerond en gebundeld in een voortgangsrapportage (bijlage 1). Met de gezette stappen is op basis van geactualiseerde gegevens de aangescherpte doelstelling getoetst en opnieuw bepaald welke alternatieven kansrijk zijn om het bereikbaarheidsprobleem op te lossen en daarom te onderzoeken in het MER.

3 Bestaand beleid c.q. kader

In de omgevingsvisie 'Gaaf Gelderland' heeft de provincie zeven ambities geformuleerd voor een duurzaam, verbonden en economisch krachtig Gelderland. Dit project draagt bij aan de ambities bereikbaarheid en vestigingsklimaat zoals geformuleerd in Gaaf Gelderland.

Samen met partners werken we aan een integraal langjarig ontwikkelings- en investeringsprogramma voor het kennis- en innovatiecluster op het terrein van Agrifood rond Wageningen-Ede onder de werktitel Agrifood 2030. Hierover heeft u in december een tussenrapportage gekregen en daarover is op 9 januari een technische briefing gehouden. Goede multimodale bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde voor het kennis- en innovatiecluster Agrifood Wageningen-Ede.

4 Argumenten/afwegingen/risico's

In deze paragraaf behandelen wij in vogelvlucht de gezette stappen. Voor een uitgebreide toelichting verwijzen we naar de Voortgangsrapportage (bijlage 1) en de onderliggende stukken (bijlage 2 t/m 5). Aanvullend hierop gaan we in deze paragraaf in op twee nieuwe initiatieven: De Stallen en de draagvlakvariant van de stichting Wageningen Goed op Weg.

Datum

5 februari 2019

Zaaknummer

2018-002849

Blad

3 van 8

Doelen en criteria

Het hoofddoel van dit project luidt:

Het realiseren van een goede bereikbaarheid om het vestigingsklimaat van Foodvalley te verbeteren en de potentie van Wageningen, met in het bijzonder de Wageningen Campus – universiteit, research, bedrijven – te benutten en te vergroten.

Op 2 oktober 2018 besloot ons College het begrip ‘goede bereikbaarheid’ te concretiseren. Wij onderscheiden de thema’s doorstroming, robuustheid, fietsoversteekbaarheid en verkeersveiligheid. Aan de hand van deze thema’s bekijken we of de bereikbaarheid goed is. Voor doorstroming en een deelaspect van robuustheid – namelijk de reservecapaciteit – hebben we hier harde criteria voor gesteld. Zo is besloten dat er in de spits maximaal 1,5 keer zo lang over een rit gedaan mag worden dan buiten de spits. Op de andere thema’s scoren we oplossingen op kwalitatieve wijze.

Voor meer uitleg verwijzen we naar bijlage 1 en 2.

Verkeersmodel

Het verkeersmodel Ede Wageningen is geactualiseerd. Hierbij is gebruik gemaakt van verkeersstellingen uit 2018, actuele landelijke (prognose)cijfers en gemeentelijke informatie over de toekomstige groei van Wageningen en Ede.

Het verkeersmodel vertelt ons dat er op dit moment zowel in de ochtend- als avondspits niet op alle onderzochte trajecten voldaan wordt aan de doelstelling van de maximale reistijdfactor van 1,5x in de spits ten opzichte van buiten de spits. Op het traject vanaf de A12 naar de Campus en ook verder tot het einde van de Nijenoord Allee doet men er langer over dan de genoemde reistijdfactor 1,5.

Uit de actualisatie van het verkeersmodel uit 2012 blijkt dat de feitelijke verkeergroei in de afgelopen jaren minder is geweest dan destijds geprognostiseerd. Ook in het geactualiseerde verkeersmodel blijkt dat het verkeer blijft groeien waardoor het bereikbaarheidsprobleem richting toekomstjaar 2030 verder zal verergeren. Op meer delen van het wegtraject ontstaan dan onacceptabele vertragingen. Voor een uitgebreide toelichting verwijzen we naar bijlage 1 en voor meer verdiepende informatie over het verkeersmodel verwijzen we naar bijlage 3).

Terugblik trechtering – Ladder van Verdaas

Vele zienswijze droegen bekende of nieuwe oplossingen aan om het autogebruik (in de spits) terug te dringen. Wij hebben een bureau gespecialiseerd in verkeer en vervoer gevraagd om te analyseren in welke mate het wegverkeer in de spits teruggedrongen kan worden met maatregelen uit stap 1 t/m 5 van de Ladder van Verdaas. Dit zijn maatregelen waarbij er geen fysieke maatregelen voor het autoverkeer nodig zijn.

De conclusie van het rapport is dat er hiermee een reductie van spitsritten tussen 3 tot 5% mogelijk is. Voor het behalen van de bovenkant van deze bandbreedte moeten naast ‘zoete’ maatregelen,

Datum

5 februari 2019

Zaaknummer

2018-002849

Blad

4 van 8

zoals beloningsprojecten ook ‘zure’ maatregelen zoals restrictief parkeerbeleid worden ingezet. Met een reductie van 3 tot 5 % echter wordt het verwachte probleem niet opgelost. Dit betekent overigens niet dat we hier geen energie in steken. Zo nemen wij bijvoorbeeld deel in het initiatief van de gemeente Wageningen om een mobiliteitsconvenant te sluiten met de regio en het bedrijfsleven. Hier kunnen deze (zoete en zure) maatregelen een goede plek in krijgen.

In bijlage 3 is het gehele rapport opgenomen.

Terugblik trechtering – afgevallen oplossingen

Nu de criteria helder zijn en het verkeersmodel geactualiseerd, is er opnieuw gekeken naar de doorlopen trechtering: de afgevallen oplossingen. Zie pagina 23 van bijlage 5 voor een overzicht van deze afgevallen oplossingen.

Op doorstroming scoren alle oplossingen nu gelijk. Eerder scoorde één van de varianten over de bestaande route nog slechter. Doordat er de berekende toename nu minder groot is dan eerder geprognoseerd, zal de stijging ook in de toekomst minder groot zijn. Zoals eerder is aangegeven is de groei wel dusdanig dat deze als problematisch is te kwalificeren. Door deze lagere prognose onderscheiden de alternatieven nu echter niet meer van elkaar op dit punt.

In lijn met het advies van de Commissie m.e.r. zijn de doelen en criteria aangescherpt. De ‘reservecapaciteit’ van de weg is in de bijgestelde doelen en criteria anders geformuleerd dan definitie die is gebruikt bij de oorspronkelijke trechtering van oplossingen.

Reservecapaciteit (thema Robuustheid) definiëren we als ruimte op de weg voor groei van verkeer tot 2040. Wij willen een toekomstbestendige oplossing kiezen. Daarom onderzoeken we of ook ná 2030 voldaan kan worden aan het doorstromingsdoel. Om die reden is er rekenkundig 10% extra verkeer toegevoegd bij de uitkomsten van het verkeersmodel. De doorstroming blijkt in 2040 voor alle oplossingen – dus ook voor de Campusroute – lastig te worden. Hiervoor zijn optimalisaties mogelijk, die terugkomen in het Milieueffectrapport.

Het thema Fietsoversteekbaarheid laat geen verschil zien ten opzichte van de voorgaande trechtering.

Zoals bekend vielen vrijwel alle oplossingen af vanwege de hoge kosten die niet passen binnen het gereserveerde budget van 14 miljoen euro.

Nieuwe initiatievenDe Stallen

Enkele studenten van de WUR hebben zich over het bereikbaarheidsprobleem gebogen en het plan “De Stallen” ontwikkeld. Uitgangspunt was dat de aanleg van meer asfalt het fileprobleem niet oplost. Een aantal van de ideeën uit het plan worden door de provincie en gemeente Ede al

Datum

5 februari 2019

Zaaknummer

2018-002849

Blad

5 van 8

opgepakt. Om dat te verduidelijken zijn we het gesprek aangegaan met één van de schrijvers van het plan.

“De Stallen” voorziet een gefaseerde ontwikkeling van de carpoolplaats bij de aansluiting N781/A12. Deze ontwikkeling, een gefaseerde uitbreiding tot maximaal 110 parkeerplaatsen, maakt onderdeel uit van de plannen voor de Parklaan van de gemeente. In het kader van het bevorderen van ketenmobiliteit heeft de provincie hiervoor eerder al een bijdrage van €200.000 gereserveerd voor 110 stuks. Ook kijken we samen met onze partners naar de mogelijkheden voor haltering van de Valleilijn, oplaadstation voor elektrische auto’s en uitbreiding van de fietsstalling. De ideevorming van “De Stallen” sluit dus aan op al bestaande plannen. Deze ontwikkelingen genereren echter niet een zodanig effect dat daardoor het bereikbaarheidsprobleem van Wageningen wordt opgelost.

Het plan “De Stallen” ziet op langere termijn nog meer ontwikkelingen van deze locatie. Bijvoorbeeld een transferhub waarop het gemeentelijke parkeerbeleid wordt afgestemd. De bewoners van Wageningen parkeren dan op deze locatie en niet meer in de stad. Een ander voorbeeld is de mogelijkheid om regionale producten uit Foodvalley hier te verkopen bij een drive through e.d. Deze ideeën zijn conceptueel en niet nader uitgewerkt, maar mogelijk bieden zij aanknopingspunten voor overleg met onze partners in het gebied. Daarom is dit plan aangeleverd als input voor het mobiliteitsconvenant.

Draagvlakvariant

De stichting Wageningen Goed op Weg (WGoW) waarin een aantal belangenverenigingen samenwerken heeft op 5 november 2018 de zogenaamde Draagvlakvariant ingediend. Deze gaat uit van de optimalisatie van bestaande infrastructuur.

Het voorstel bevat een aantal voorstellen die in lijn liggen met eerder doorgerekende maatregelen of bestaande plannen. Enkele van de infrastructuurle maatregelen die WGoW voorstelt zijn in vergelijkbare vorm ook opgenomen in de ‘oude’ A-varianten. Daarmee bevat de Draagvlakvariant een aantal goede en kansrijke oplossingen, die zowel afzonderlijk als in samenhang kunnen bijdragen aan een verbetering van de bereikbaarheid. De variant bevat echter ook voorstellen die niet/onvoldoende bijdragen aan de oplossing van het probleem en bovendien niet passen binnen het projectkaders.

WGoW heeft zelf nog een optimalisatieslag gemaakt om te komen tot een variant die binnen de financiële kaders past, ook die versie voldoet niet aan de projectkaders waardoor de Draagvlakvariant afvalt.

Kansrijke alternatieven

Zoals hiervoor is beschreven, vallen de meeste oplossingen af omdat zij ver buiten het gereserveerde budget liggen. De Commissie m.e.r. heeft echter ook gevraagd om te beoordelen of nieuwe ontwikkelingen ervoor zorgen dat er andere kansrijke alternatieven zijn die wel binnen de doelstelling en financiële kaders passen.

Datum
5 februari 2019

Zaaknummer
2018-002849

Blad
6 van 8

Het geactualiseerde verkeersmodel laat in 2030 een kleinere relatieve toename van het verkeer zien dan het voorgaande model voorspelde. Dit komt doordat de verkeersaantallen in 2018 lager zijn dan er met het vorige verkeersmodel is voorspelt.

Door de lagere verkeerscijfers is het niet uit te sluiten dat er een oplossing mogelijk is op het bestaande tracé met in achtneming van het criteria kosten. Aandachtspunt hierbij is de kwaliteit van de, in sommige gevallen veel gebruikte, fietsoversteken. Of deze voldoende te waarborgen is, is onderdeel van het verkeerskundig vervolgonderzoek naar een dergelijk alternatief.

Wij laten daarom twee alternatieven onderzoeken in het Milieueffectrapport: het alternatief Campusroute (met daarbinnen zes varianten) en het alternatief Bestaande Route (zie afbeelding 1).



Afbeelding 1: Alternatief Bestaande Route en Alternatief Campusroute (met zes varianten)

Datum

5 februari 2019

Zaaknummer

2018-002849

Blad

7 van 8

Verdere aanscherping criteria

Door de toevoeging van het alternatief Bestaande Route is er ook gekeken of de eerder vastgestelde criteria op de vier hoofdthema – doorstroming, robuustheid, fietsoversteekbaarheid en verkeerveiligheid – nog voldoen.

Het criterium voor fietsoversteekbaarheid is aangepast, omdat deze niet geschikt was voor de vergelijking van twee alternatieven. In paragraaf 4.6 van de Voortgangsrapportage – bijlage 1 – is toegelicht hoe in het MER het onderzoek voor fietsoversteekbaarheid uitgevoerd zal worden.

De overige criteria passen ook bij de vergelijking tussen het alternatief Campusroute en Bestaande Route. Wel is het zo dat de reistijdfactor 1,5 als harde norm geformuleerd is, terwijl we in andere projecten in Nederland zien dat dit vaak als streven gehanteerd wordt. Dit criterium is daarom aangepast naar een streven. Passend bij een streven naar/ambitie van de economische groei van Foodvalley. Dit is opgenomen in paragraaf 4.7 in de Voortgangsrapportage.

Conclusie

Met de vaststelling van de Voortgangsrapportage geeft ons College groen licht voor de start van het milieueffectonderzoek. Een volgende stap in de goede bereikbaarheid van Wageningen: voorwaarde voor een sterk vestigingsklimaat van Foodvalley.

5 Financiële consequenties

Het alternatief Bestaande Route betekent een uitbreiding van de oorspronkelijke projectscope. Het onderzoeksgebied wordt uitgebreid en dat heeft financiële consequenties die momenteel in beeld worden gebracht. Vooralsnog is er geen aanleiding om het projectbudget te verhogen.

6 Proces en evaluatie

Voor de Campusroute zijn inmiddels meerdere varianten uitgewerkt (zie afbeelding 1). Deze varianten zijn tot stand gekomen in twee ontwerpateliers. Iedereen kon zich aanmelden voor deze ontwerpateliers. Uiteindelijk hebben bewoners, belangenorganisaties en een vertegenwoordiging van het bedrijfsleven onder begeleiding van verkeerskundigen, een landschapsarchitect en een natuurspecialist verschillende varianten uitgewerkt in het zoekgebied voor de Campusroute. In een derde ontwerpatelier worden de milieueffecten van de varianten bekend. Vervolgens wordt er gekeken hoe deze effecten verzacht, benut of voorkomen kunnen worden.

Het vervolgproces en het communicatie- en participatieplan moeten worden aangepast op de veranderde situatie nu het alternatief Bestaande Route onderdeel van de m.e.r. is geworden. Uw Staten wordt hierover aanvullend geïnformeerd.

Datum

5 februari 2019

Zaaknummer

2018-002849

Blad

8 van 8

Wij verwachten in de zomer een voorkeur te kunnen uitspreken voor één van de alternatieven.
Vanzelfsprekend bespreken wij dit met uw Staten.

Gedeputeerde Staten van Gelderland

Jan Markink - plv. Commissaris van de Koning

Pieter Hilhorst - secretaris

Bijlagen:

- 1 Voortgangsrapportage
- 2 Notitie doelstelling en criteria
- 3 Technische rapportage verkeersmodel - Royal Haskoning DHV
- 4 Notitie mogelijkheden Ladder van Verdaas - Mu Consult
- 5 Notitie Herijking Trechtering - Royal Haskoning DHV