



Raadsvoorstel (*concept*)

Wageningen, 19 mei 2020

Raadsvergadering : 15 juni 2020
Agendanummer :
Afdeling :
Registratienummer: 20.0200853
Portefeuillehouder : P. de Haan

Onderwerp:
Advies voorkeursvariant Beter Bereikbaar Wageningen

Beslispunten



1. Gedeputeerde Staten (GS) te adviseren om het Alternatief Bestaande Route aan te wijzen als voorkeursvariant;
2. In het advies aan GS aan de voorkeur voor het Alternatief bestaande Route de voorwaarde te verbinden dat een ongelijkvloerse fietsoversteek gerealiseerd moet worden ter hoogte van Churchillweg/Nijenoord Allee/Bornsesteeg;
3. Indien GS beslist tot het Alternatief Bestaande Route als voorkeursvariant, verder in gesprek te gaan met de provincie om te komen tot een passend ontwerp van de ongelijkvloerse fietsoversteek ter hoogte van Churchillweg/Nijenoord Allee en afspraken te maken over de kostenverdeling.

1. Bestuurlijke samenvatting

De provincie Gelderland heeft in 2017 de regie overgenomen in het proces Beter Bereikbaar Wageningen (BBW) met de insteek om een provinciaal inpassingsplan op te gaan stellen. Eén van de benodigde processtappen is het opstellen van een milieueffectrapport (MER). Op 21 april 2020 heeft Gedeputeerde Staten (GS) het MER vrijgegeven; aan betrokken partijen is gevraagd om uiterlijk 17 juli a.s. een advies uit te brengen m.b.t. de voorkeursvariant. GS kiest dan na het zomerreces een voorkeursvariant waarover vervolgens met Provinciale Staten (PS) van gedachten gewisseld zal worden. Indien dat gesprek geen belemmeringen oplevert, gaat de provincie verder met het proces. Het eerder toegezegde 3^{de} ontwerpatelier wordt georganiseerd waarna het ontwerp verder uitgewerkt kan worden. Dit dient als basis voor het Provinciaal Inpassingsplan dat vervolgens wordt opgesteld. Toen de provincie de regie overnam in dit project, hebben zij de Klankbordgroep in stand gehouden (en later verder uitgebreid). Al deze betrokkenen zijn gevraagd om een eigenstandig advies uit te brengen aan GS.

In het MER zijn 2 alternatieven verder onderzocht:

- Het Alternatief Bestaande Route (ABR): Uitbreiden van de wegen N781/Mansholtlaan en de kruisingen van de Nijenoord Allee.
- De Campusroute: Aanleg van een nieuwe weg langs Wageningen Campus. Hiervoor zijn zes varianten bedacht.

In beeld is gebracht wat de effecten zijn qua verkeer & vervoer, geluid, luchtkwaliteit, gezondheid, trillingen, lichthinder, externe veiligheid, natuur, landschap & cultuurhistorie,

bodem, water, ruimtegebruik, sociale aspecten en duurzaamheid & klimaat.

Uit de diverse onderzoeken kan geconcludeerd worden dat alle alternatieven/varianten in meer of mindere mate effect hebben op het milieu, wat al dan niet gemitigeerd ('verzacht') kan worden door het nemen van aanvullende maatregelen. Het is niet zo dat één van de alternatieven/varianten er duidelijk uitspringt als beste, ze liggen vrij dicht bij elkaar. De voorkeur voor een variant zal per persoon/partij verschillend zijn. Voor de één wegen bijvoorbeeld de verkeerskundige aspecten zwaarder en voor de ander de effecten op natuur en landschap.

Voor Wageningen is het belangrijk dat de oplossing positief bijdraagt aan doorstroming en bereikbaarheid. Wageningen ziet de verkeersafwikkeling op de Mansholtlaan niet geïsoleerd maar zet in op een breed pakket maatregelen, waaronder de Rijnlijn, Hub's A12/A50 en fietsverbindingen. Daar heeft dit college van B&W een duidelijke voorkeur voor het ABR. Voorwaarde is wel dat er een oplossing komt voor de fietsoversteek Churchillweg/Nijenoord Allee, hiermee wordt het behalen van de doelstellingen sterk verbeterd. We beseffen ons terdege dat onze voorkeur voor de ABR tot weerstand leidt bij o.a. de bewoners van de Roghorst en Tarthorst. We willen dan ook, indien GS inderdaad kiest voor de ABR, uitgebreid in gesprek met de omwonenden om onze voorkeur toe te lichten en met elkaar te verkennen hoe de negatieve effecten zo beperkt mogelijk gehouden worden. Het ontwerpatelier dat de provincie organiseert, zal hier deels in voorzien, maar ook wij nemen hierin onze verantwoordelijkheid.

Door het overnemen van de regie door de provincie, zijn de eerdere afspraken over kostenverdeling (2/3 provincie, 1/3 gemeente) komen te vervallen. Wel heeft uw raad in december 2017 besloten om het beschikbare budget voor dit project in stand te houden om aanvullende mitigerende maatregelen te kunnen nemen (minus € 150.000 voor het Mobiliteitsconvenant). Bij de Ombuigingen van 2019 heeft u moeten besluiten om het budget met een miljoen te verlagen.

Onze voorkeur voor de ABR betekent dat er een oplossing moet komen voor de fietsoversteek Churchillweg/Nijenoord Allee. Dit is aanvullend op de projectscope van de provincie en vereist dus een gemeentelijke bijdrage. Mocht GS beslissen de ABR als voorkeursvariant te kiezen, dan gaan we verder in gesprek over de kostenverdeling voor deze fietsoplossing. Vooralsnog is het in stand houden van het budget voor BBW afdoende om deze kosten te kunnen dekken. Nadat het besluit rondom de voorkeursvariant is genomen, wordt aan uw raad een voorstel voorgelegd over de samenwerking tussen de gemeente en provincie in de volgende fase in dit project.

2. Aanleiding

De provincie Gelderland heeft in 2017 de regie overgenomen in het proces Beter Bereikbaar Wageningen (BBW) met de insteek om een provinciaal inpassingsplan op te gaan stellen. Eén van de benodigde processtappen is het opstellen van een milieueffectrapport (MER). De uitgangspunten hiervoor zijn door de provincie vastgesteld in de Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD) in september 2018; uw raad heeft hier destijds voorafgaand een zienswijze op ingediend (zie bijlage 5 voor uw zienswijze en bijlage 6 voor een terugkoppeling hierop n.a.v. een bestuurlijk overleg).

Vervolgens zijn de onderzoeken voor de MER opgestart met daarin 2 belangrijke momenten:

- januari 2019: de provincie besloot alsnog tot een scopewijziging en toch een alternatief over de bestaande infrastructuur mee te nemen in de m.e.r.-procedure (Alternatief

Bestaande Route – ABR). Dit omdat het geactualiseerde verkeersmodel aangaf dat het verkeer minder hard groeit dan in 2012 werd geprognostiseerd. Vervolgens is opnieuw bekeken of het bereikbaarheidsprobleem binnen de budgetkaders kon worden opgelost met minder ingrijpende uitbreiding van bestaande infrastructuur. Omdat de provincie dit niet op voorhand kon uitsluiten, is de ABR aan het m.e.r.-onderzoek toegevoegd. Hiermee werd alsnog deels voldaan aan uw verzoek (en dat van andere partijen) om eerder afgevalen varianten mee te nemen in de MER zodat er op transparante wijze een goed vergelijk gemaakt kan worden.

- September 2019: de provincie heeft moeten constateren dat er fouten zijn gemaakt bij de invoer van gegevens in het gebruikte verkeersmodel waardoor correctie van het verkeersmodel nodig was. Dit leidde tot een vertraging van ongeveer een half jaar waardoor de concept-MER niet in het najaar van 2019 maar in het voorjaar van 2020 openbaar kon worden gemaakt. Door het uitbreken van de coronacrisis is er nog enkele weken extra vertraging opgetreden en heeft de provincie besloten de doorlooptijd van de procedure te verlengen om alle partijen in de gelegenheid te stellen op zorgvuldige wijze het gesprek met de achterban te kunnen voeren.

Op 21 april 2020 heeft Gedeputeerde Staten (GS) het MER vrijgegeven; aan betrokken partijen is gevraagd om uiterlijk 17 juli a.s. een advies uit te brengen m.b.t. de voorkeursvariant. GS kiest dan na het zomerreces een voorkeursvariant waarover vervolgens met Provinciale Staten (PS) van gedachten gewisseld zal worden. Vervolgens vindt het derde ontwerpatelier plaats waarin de gekozen variant verder wordt uitgewerkt met belanghebbenden, en ook benodigde mitigerende maatregelen worden verkend. Ten slotte start de provincie de ruimtelijke procedure voor een inpassingsplan; op dat moment kan eenieder een formele zienswijze indienen op het voorliggende MER.

3. Doelstelling en gewenst resultaat

Concreet ligt op dit moment de vraag voor aan de gemeente Wageningen om GS te adviseren over de te kiezen voorkeursvariant. Het project Beter Bereikbaar Wageningen is een complex en gevoelig project. De effecten op de direct-omwonenden zijn groot: een eventuele Campusroute zal vooral merkbaar zijn in woonwijk Noordwest, de ABR zal vooral merkbaar zijn in de Roghorst en Tarthorst. Ook andere effecten die worden beschreven in het MER worden kritisch gevolgd, zoals de gevolgen voor het Dassenbos en onderzoeklocaties op de Campus. Daarnaast zijn er partijen in Wageningen die de nut en noodzaak van Beter Bereikbaar Wageningen betwisten, bijvoorbeeld omdat zij twijfels hebben over het verkeersmodel en de daaraan gekoppelde prognoses. De huidige coronacrisis, waarbij door de maatregelen een ander werk- en verkeerspatroon is ontstaan, zal ongetwijfeld aanleiding zijn om deze discussie opnieuw op te starten. Ook het college van B&W weet niet wat de effecten zullen zijn van de coronacrisis op de langere termijn; die duidelijkheid zal er op de korte termijn ook niet komen. Daarnaast heeft de provincie de regie over dit project en gaan zij door op basis van de voorliggende informatie en verkeersmodellen. Het college van B&W is daarom van mening dat we ons op dit moment moeten focussen op de voorliggende vraag: welk alternatief adviseert de gemeente aan GS?

4. Mogelijke oplossingen

In het MER zijn 2 alternatieven verder onderzocht:

- Het Alternatief Bestaande Route (ABR): Uitbreiden van de wegen N781/Mansholtlaan en de kruisingen van de Nijenoord Allee.
- De Campusroute: Aanleg van een nieuwe weg langs Wageningen Campus. Hiervoor zijn zes varianten bedacht.

In beeld is gebracht wat de effecten zijn qua verkeer & vervoer, geluid, luchtkwaliteit, gezondheid, trillingen, lichthinder, externe veiligheid, natuur, landschap & cultuurhistorie, bodem, water, ruimtegebruik, sociale aspecten en duurzaamheid & klimaat. De resultaten van deze onderzoeken zijn te vinden in het MER (bijlage 2); dit is een zeer uitgebreid document van ruim 900 pagina's. De provincie heeft ook een Samenvatting gemaakt van ca. 70 pagina's; deze

treft u aan als bijlage 3.

Hieronder vindt u heel kort samengevat hoe de alternatieven/varianten 'scoren' in het MER:
Provinciale doelstellingen

- Drie varianten van de Campusroute voldoen niet aan verkeersveiligheid. Daarbij is gekeken of de vorm, functie en het gebruik van de weg in evenwicht zijn. De varianten 2, 4 en 5 voldoen daar niet aan. Toch zijn deze varianten meegenomen in een milieueffectonderzoek, omdat ze ontstaan zijn uit een participatieproces met bewoners en andere betrokkenen.
- De varianten 1, 3 en 6 van de Campusroute voldoen in de avondspits net niet aan voldoende doorstroming over twintig jaar.
- Het ABR voldoet net niet aan het doel van de reistijd in de spits en voldoende doorstroming over twintig jaar. De fietsoversteek bij de Churchillweg voldoet niet.

Wat betreft de doelstellingen die de provincie heeft geformuleerd, voldoet dus geen van de alternatieven/varianten volledig aan de doelstellingen. Maar alle varianten dragen wel voldoende bij aan het verbeteren van de reistijd tussen Wageningen en de A12.

Effecten op het milieu:

Geluidshinder

- Vijf varianten van de Campusroute (\neq variant 2) zorgen voor een afname van geluidshinder. De sterkste afname is te zien bij variant 1. Bij het ABR is sprake van een lichte toename.
- Wel leiden alle varianten van de Campusroute tot een toename van geluidshinder in het nabijgelegen stiltegebied. Bij het ABR is er nauwelijks extra geluidshinder in het stiltegebied.

Luchtkwaliteit

- Alle varianten van de Campusroute en het ABR voldoen in 2030 ruim aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit; ook die van de WHO.

Gezondheid

- Hierbij is onder meer gekeken naar het verstoren van de nachtrust van inwoners. De varianten 1, 4, 5 en 6 van de Campusroute leiden tot minder verstoring. Bij variant 3 blijft de verstoring gelijk. Variant 2 en het ABR leiden tot meer verstoring.
- Daarnaast is het effect van luchtverontreiniging op de levensverwachting van inwoners onderzocht. Alle varianten van de Campusroute leiden tot een verlies aan levensdagen. Bij variant 6 van de Campusroute is dit effect het grootst, bij variant 4 het kleinst. Bij het ABR is ook sprake van een klein verlies aan levensdagen.

Natuur

- Zowel de Campusroutevarianten als het ABR leiden tot een toename van schadelijke stikstofneerslag in de beschermde natuurgebieden Natura 2000. Bij de Campusroutevarianten is de toename aanzienlijk hoger dan bij het ABR.
- De Campusroutevarianten leiden daarnaast tot vernietiging van belangrijk leefgebied van meerdere beschermde planten- en diersoorten. Bij het ABR zijn de nadelige gevolgen kleiner.

Landschap en cultuurhistorie

- De varianten van de Campusroute hebben een grote invloed op de huidige inrichting van het landschap. Wel kunnen bij variant 1, 3, 5 en 6 de nadelige effecten met de juiste maatregelen worden verzacht. Het ABR heeft nauwelijks effect op het landschap.
- Daarnaast tasten de Campusroutevarianten gebouwen en natuur van cultuurhistorische waarde aan. Bij variant 2 is het effect het kleinst, omdat het Dassenbos voor het

grootste deel wordt ontzien. De Campusroute varianten hebben een negatieve invloed op de historische boerderij 'De Born'. Het ABR leidt tot het zeer nadelige gevolg dat een monumentale boerderij (Mansholtlaan 20) moet wijken volgens het MER. Bij de verdere detaillering in het provinciaal inpassingsplan zal er maximaal ingezet worden om deze boerderij te behouden, garanties zijn er echter niet.

Op basis van bovenstaande kan dus geconcludeerd worden dat alle alternatieven/varianten in meer of mindere mate effect hebben op het milieu, wat al dan niet gemitigeerd ('verzacht') kan worden door het nemen van aanvullende maatregelen. Het is niet zo dat één van de alternatieven/varianten er duidelijk uitspringt als beste, ze liggen vrij dicht bij elkaar. De voorkeur voor een variant zal per persoon/partij verschillend zijn. Voor de één wegen bijvoorbeeld de verkeerskundige aspecten zwaarder en voor de ander de effecten op natuur en landschap. Toch heeft dit college van B&W een duidelijke voorkeur voor het ABR. Hierover leest u meer in de alinea 'Voorkeursoplossing en argumentatie' hieronder.

Voor de ambtelijke toets per aspect verwijzen wij u graag naar bijlage 4. Hierin is per aspect een samenvatting van de effecten aangegeven, de gemeentelijke aandachtspunten daarbij en hoe e.e.a. zich verhoudt tot het gemeentelijk beleid.

5. Voorkeursoplossing en argumentatie

Het college van B&W heeft, alles overwegende, een voorkeur voor ABR. Door de wegontwerpen op sommige punten te optimaliseren, lijken de gestelde doelen haalbaar. Voorwaarde is wel dat er een oplossing komt voor de fietsoversteek Churchillweg/Nijenoord Allee, deze wordt immers nog drukker en in combinatie met de ontwikkeling van het verkeer op de Nijenoord Allee kan dat niet meer gelijkvloers worden opgelost. Provincie en gemeente zijn het erover eens dat een fietstunnel dit probleem oplost. Gezien het aantal fietsers moet deze ruim worden bemeten en sociaal veilig zijn ingericht. Er is een schetsontwerp gemaakt dat hieraan voldoet, maar waaruit ook blijkt dat de beschikbare ruimte beperkt is. De tunnel kan goed worden ingepast maar het gaat ten koste van de ruimte voor de auto (beperkt autoverkeer blijft mogelijk). De provincie heeft aangegeven het ABR bij haar keuze voor de voorkeursvariant te willen betrekken, mits de gemeente aangeeft hoe het probleem voor fietsoversteekbaarheid wordt opgelost. Een verkennend onderzoek heeft uitgewezen dat een ongelijkvloerse fietsoversteek met beperkt ruimte voor autobewegingen passend te maken is. De kosten hiervoor bedragen circa 6 miljoen en vallen momenteel buiten de projectscope. Uiteraard moet dit nog verder uitgewerkt worden, maar wij zien geen belemmeringen om hiermee verder te gaan. Hierbij worden logischerwijs de aangrenzende woonwijken betrokken aangezien dit grote effecten heeft op de bereikbaarheid van hun woonomgeving.

Zoals door de provincie aangegeven en beloofd, vindt er na besluitvorming door GS nog een 3^{de} ontwerpatelier plaats waarin het ontwerp verder wordt uitgewerkt en negatieve effecten zoveel mogelijk worden beperkt door passende maatregelen te treffen (denk hierbij aan bomenkap en het behoud van de monumentale boerderij aan Mansholtlaan 20). Daarnaast is er een Bouwstenenboek om de herkenbaarheid van de 'Kennisas' te vergroten. Dit is in deze fase nog niet meegenomen door de provincie in de MER maar wordt op een later moment in het proces uiteraard waar mogelijk toegepast in de inrichting.

De argumentatie om te kiezen voor ABR is als volgt:

- De verkeerskundige verschillen zoals doorstroming, robuustheid, fietsoversteekbaarheid en verkeersveiligheid tussen de beide alternatieven zijn klein. Het ABR is op fietsoversteekbaarheid van de Nijenoord Allee na, verder verkeerskundig vergelijkbaar met varianten Campusroute. Omdat de effecten op het gebied van natuur & ecologie, landschap en duurzaamheid en klimaat wél (beduidend) positiever uitpakken bij de ABR heeft dit onze voorkeur.

- In het voorjaar van 2018 schreef de Raad voor Infrastructuur en leefomgeving het advies 'Van B naar Anders' over veranderende mobiliteit. Daarbij was een van hun vijf aanbevelingen om plannen voor nieuwe wegen te heroverwegen met het oog op de veranderende mobiliteit. 'Bereikbaarheid kan beter worden gegarandeerd door de infrastructuur anders te gebruiken en door de ontwikkeling van nieuwe vervoerswijzen.' Het aanleggen van nieuw asfalt past daar niet bij.
- De provincie Gelderland werkt aan een 'Visie op de bereikbaarheid van Gelderland'. Deze is ter bespreking en vaststelling door Provinciale Staten in juni voorgelegd (te vinden op gelderland.stateninformatie.nl > ingekomen stukken > april 2020 > PS stuk 2020-289). In deze visie wordt de reiziger centraal gesteld en verleid om de slimste en schoonste keuzes te maken om door de regio te reizen, conform ook een van de pijlers van het door Wageningen opgestelde Mobiliteitsconvenant. Uit de begeleidende Statenbrief: "We werken daarbij aan 5 bouwstenen, waarbij mobiliteitshubs centraal staan." Hubs zijn knooppunten waar verschillende vormen van duurzame mobiliteit worden gecombineerd en daarmee belangrijke schakels voor reizigers en voor het goederenvervoer. De visie geeft tevens aan dat er vol ingezet gaat worden op het ontwikkelen van hubs aan de rand van stedelijke netwerken. Dit als vervoerskundige schakels, waar reizigers soepel over kunnen stappen en prettig kunnen verblijven en er worden plekken gecreëerd voor de overslag van goederen. Voor de gemeente Wageningen komen hiermee twee prominente locaties naar voren, namelijk bij de A12 en bij de A50. Voorwaarde is dat een reis met verschillende vervoerselementen zo aantrekkelijk mogelijk is en vlot op elkaar aansluit. Waarbij ook de mogelijkheid aanwezig is om goederen efficiënt en duurzaam te vervoeren van en naar onze gemeente. Verder laat de visie zien dat er een focus is op het gebruik van de fiets op korte afstanden en het bevorderen van het gebruik van het openbaar vervoer op langere afstanden door Hoogwaardig Openbaar vervoer (HOV), metrobussen. Twee modaliteiten die ook een hoge prioriteit kennen binnen Wageningen. Deze hubs en andere maatregelen moeten leiden tot een verminderd autogebruik waardoor de aanleg van nieuw asfalt niet noodzakelijk is.
- Een klimaatneutraal Wageningen betekent een toekomst met schone mobiliteit, zonder emissies. Hiervoor is een nieuw mobiliteitssysteem nodig dat duurzame mobiliteitsvormen aantrekkelijk maakt en minder ruimte biedt aan de (brandstof)auto. Mobiliteitshubs zijn hiervan een goed voorbeeld, maar ook meer inzet op het (deel)fiets- en deelautogebruik en opwaardering van het openbaar vervoer.
- Effecten op natuur en landschap: de MER toont de grote waarde aan van het Dassenbos en voorziet dat er voor veel soorten mitigerende of compenserende maatregelen nodig zijn, zoals de patrijs, diverse vleermuissoorten, eekhoorn, steenuil, kerkuil en de sleedoornpage. Dit zijn ook de diersoorten waarbij de negatieve effecten van de campusvarianten het grootst zijn t.o.v. de ABR. Het betreft hier ook het open gebied tussen Wageningen, Ede, Veenendaal en Rhenen met de hoogste dichtheden patrijzen. Verder is het campusgebied een waardevol akkervogelgebied waarbij in het geval van aantasting geen mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn en deze soorten dus volledig verdwijnen. Het Binnenveld heeft een grote aantrekkingskracht voor onder meer de wandelende mens en natuurgenieters. Het Binnenveld is van grote waarde voor de gemeente Wageningen, doorsnijding daarvan geniet niet de voorkeur.
- ABR zorgt voor veel minder stikstofdepositie in Natura2000 dan de diverse Campusroutevarianten. Wanneer dit niet voldoende gecompenseerd kan worden voor een mogelijke Campusroute, kan dit in toekomstige procedures voor extra vertraging zorgen, omdat er met ABR een variant is die voor veel minder stikstofdepositie zorgt.
- Een aantal Campusvarianten doorsnijden in meer of mindere mate het park Noordwest; dit is wat het college betreft onacceptabel. Dit park is belangrijk voor spel en

ontspanning voor de bewoners van Noordwest en de Weiden en zou voor een te groot deel worden aangetast.

We beseffen ons terdege dat onze voorkeur voor de ABR tot meer overlast leidt bij o.a. de bewoners van de Roghorst en Tarthorst. We willen dan ook, indien GS inderdaad kiest voor de ABR, uitgebreid in gesprek met de omwonenden om onze voorkeur toe te lichten en met elkaar te verkennen hoe de negatieve effecten zo beperkt mogelijk gehouden kunnen worden. Het ontwerpatelier dat de provincie organiseert zal hier deels in voorzien, maar ook wij nemen hierin onze verantwoordelijkheid. Ten tijde van het collegebesluit omtrent de voorkeursvariant, zijn de bewoners van de Roghorst en Tarthorst via een huis-aan-huis brief geïnformeerd over het voorstel van het college van B&W aan uw raad en het vervolgproces. De deelnemers aan de provinciale klankbordgroep zijn ook geïnformeerd over ons voorstel aan u.

6. Draagvlak en advies

Toen de provincie de regie overnam in dit project, hebben zij de Klankbordgroep in stand gehouden (en later verder uitgebreid). Al deze betrokkenen zijn gevraagd om een eigenstandig advies uit te brengen aan GS. Uiteraard zijn hun belangen en standpunten bekend bij het college van B&W en ook betrokken bij de besluitvorming. Er heeft echter geen actief overleg plaatsgevonden.

- *Overleg*: n.v.t.
- *Adviesraden / adviescommissies*: n.v.t.
- *Klimaattoets*: de MER biedt hierin voldoende informatie; mitigerende maatregelen worden zo mogelijk toegepast.
- *Minimacheck*: n.v.t.

7. Financiën

Door het overnemen van de regie door de provincie, zijn de eerdere afspraken over kostenverdeling (2/3 provincie, 1/3 gemeente) komen te vervallen. Wel heeft uw raad in december 2017 besloten om het beschikbare budget voor dit project in stand te houden om aanvullende mitigerende maatregelen te kunnen nemen (minus € 150.000 voor het Mobiliteitsconvenant). Bij de Ombuigingen van 2019 heeft u moeten besluiten om het budget met een miljoen te verlagen waardoor er € 5.250.000,- resteerde (waaruit bepaalde uitgaven zijn gedaan eerder in het project).

Onze voorkeur voor de ABR betekent dat er een oplossing moet komen voor de fietsoversteek Churchillweg/Nijenoord Allee. Dit is aanvullend op de projectscope van de provincie en vereist dus een gemeentelijke bijdrage. Mocht GS beslissen de ABR als voorkeursvariant te kiezen, dan gaan we verder in gesprek over de kostenverdeling voor deze fietsoplossing. Vooralsnog is het in stand houden van het budget voor BBW afdoende om deze kosten te kunnen dekken.

In de Statenbrief d.d. 21 april 2020 meldt de provincie zelf een reservering te hebben van € 14 miljoen voor het project Beter Bereikbaar Wageningen. De provincie geeft aan dat dit onvoldoende is om het project te kunnen realiseren, dit blijkt uit nieuwe kostennota's die per variant zijn opgesteld:

	Investeringskosten excl. btw
Campusvariant 1	€ 22 miljoen
Campusvariant 2	€ 24 miljoen
Campusvariant 3	€ 18 miljoen
Campusvariant 4	€ 23 miljoen
Campusvariant 5	€ 58 miljoen
Campusvariant 6	€ 22 miljoen
Alternatief bestaande route	€ 23 miljoen

De kosten voor een eventuele ongelijkvloerse fietsoversteek Churchillweg/Bornsesteeg bedragen € 6 miljoen en zijn niet meegenomen in bovenstaande opgave.

Indien wordt besloten tot een Campusvariant zal er aanpassing nodig zijn op de Mansholtlaan: ontsluiting Born-Oost en de verbreding van het fietspad aan de oostzijde. De raming hiervoor bedraagt € 6 miljoen; deze kosten zijn niet meegenomen in de ramingen voor de Campusvarianten maar wél in de raming voor ABR.

8. Uitvoering/Communicatie

Na uw besluit wordt GS geïnformeerd over het gemeentelijk advies m.b.t. de voorkeursvariant. GS betreft het gemeentelijk advies en andere ingekomen adviezen bij hun besluitvorming na het zomerreces. Bewoners van de wijken Roghorst en Tarthorst zijn per huis-aan-huisbrief geïnformeerd over het collegestandpunt en kunnen via het reguliere raadsproces uw besluitvorming volgen. De klankbordgroepen zijn ook geïnformeerd over het collegestandpunt en gewezen op het politieke proces om de uiteindelijke raadsbeslissing te kunnen volgen.

9. Bijlagen en voorafgaande relevante besluitvorming

- Bijlage 1: Raadsbesluit
- Bijlage 2: Milieueffectrapportage (provincie)
- Bijlage 3: Samenvatting MER (provincie)
- Bijlage 4: Ambtelijke toets per aspect
- Bijlage 5: Gemeentelijke zienswijze op concept-NRD
- Bijlage 6: Memo portefeuillehouder n.a.v. bestuurlijk overleg over indiende zienswijze op concept-NRD.

10. Rol van de raad

De eerdere besluiten in dit dossier van de gemeenteraad zijn kaderstellend voor het college van B&W. Ook dit voorstel vloeit daaruit voort en is kaderstellend voor het college. Daarnaast heeft de gemeenteraad budgetrecht.

11. Fatale behandeltermijn

GS vraagt aan alle betrokkenen om uiterlijk 17 juli 2020 een advies aan te leveren m.b.t. de voorkeursvariant. Besluitvorming dient daarom uiterlijk plaats te vinden in de raadsvergadering van 13 of 14 juli.

12. Bezwaar, beroep, zienswijzen

Tegen dit besluit staat geen bezwaar of beroep open. Ten tijde van het provinciaal inpassingsplan bestaat de mogelijkheid voor formele inspraak.

Burgemeester en wethouders van Wageningen,

de secretaris,

R. van der Grijp

de burgemeester,

G.J.M. van Rumund