Advies over de keuze van een Beter Bereikbaar Wageningen

Door: Aanwonenden van en uit de directe omgeving van de Campusroutevarianten

Datum 14-7-2020

Samenvatting

Als bewoners van Wageningen, met name aan en in de directe omgeving van de Dijkgraaf, Mondriaanlaan en Wim Sonneveldstraat adviseren wij u om te kiezen voor het Alternatief Bestaande Route (ABR). De kern van ons advies is dat het ABR voldoende ruimte geeft om samen met andere niet-infrastructurele maatregelen de bereikbaarheid van Wageningen te verbeteren. We roepen de provincie op om nu daadwerkelijk invulling te geven aan haar eigen Visie op een bereikbaar Gelderland (2020).

De voornemens van de provincie, die van de gemeente Wageningen en de werkgevers op de Campus bieden belangrijke aanknopingspunten voor een actiever mobiliteitsbeleid, waarmee het autoverkeer naar en van de Campus aanzienlijk kan worden teruggedrongen. Dit betreft vooral het verminderen van de automobiliteit ten gunste van fietsen en openbaar vervoer. Volgens de provincie wordt het grootste deel van het verkeersprobleem namelijk veroorzaakt door woon-werk verkeer (NRD, p.7).

Naar onze mening is het mogelijk om binnen de bestaande infrastructuur oplossingen te vinden voor verbetering van de bereikbaarheid van Wageningen in de stappen 1 t/m 6 van de Ladder van Verdaas (mobiliteitsmaatregelen en aanpassen bestaande infrastructuur), waardoor stap 7 (aanleg nieuwe infrastructuur) niet nodig is. Wij komen tot deze conclusie op basis van de volgende twee hoofdpunten:

- Het gemotoriseerd verkeer op de N781 tussen 2011 en 2020 is niet of nauwelijks toegenomen (dit blijkt ook uit telcijfers van de provincie zelf) en er is ook geen reden te verwachten dat het verkeer hier de komende jaren alsnog sterk zal toenemen.
- Door de provincie worden in het meest recente verkeersmodel zeer ambitieuze groeiprognoses voor het autoverkeer tot 2030 gehanteerd. Gecorrigeerd voor een aantal onvolkomenheden blijkt, zelfs bij een forse groei van het autoverkeer in 2030, het ABR nog steeds te voldoen aan de provinciale criteria doorstroming en robuustheid. Op basis van onze inzichten lijkt de westelijke inprikker voor de Campus ook tot een verbetering van de doorstroming te leiden en dit vermindert tevens in belangrijke mate de hinder voor de Tarthorst en Roghorst.

We beargumenteren dat aanleg van de Campusroutevarianten t.o.v. het ABR ernstiger gevolgen en ingrijpender effecten heeft, die moeilijk te voorkomen, mitigeren of compenseren zijn. Dit betreft de aantasting van de leefomgeving de mensen in Noordwest, de Weiden en langs de Rooseveltweg, de aantasting van de leefomgeving van beschermde diersoorten (o.a. patrijzen, gele kwikstaart, grootoorvleermuis en sleedoornpage), het Dassenbos en de landschappelijke waarde van het gebied, het mogelijk verdwijnen van het Park Noordwest, de toename van hittestress en stikstofdepositie. Bij keuze voor het ABR zijn goede, effectieve maatregelen nodig ter bestrijding van de negatieve effecten, waaronder de geluidshinder en luchtverontreiniging voor bewoners van de Tarthorst en Roghorst. Het terugdringen van de automobiliteit is een belangrijk onderdeel van deze maatregelen.

Inleiding

Op 21-4-2020 is het MER Beter Bereikbaar Wageningen (BBW) verschenen. Het College van GS maakt op basis hiervan nog geen keuze voor een oplossing van de bereikbaarheid van Wageningen, maar legt de gemeente en betrokkenen een aantal mogelijke tracés met hun effecten voor en verzoekt hen om haar te adviseren. Wij, bewoners van Wageningen waarvan het merendeel woont in de straten langs en nabij de Dijkgraaf, de Mondriaanlaan en Wim Sonneveldstraat zijn betrokken. We hebben de ontwikkeling van de plannen voor een beter bereikbaar Wageningen altijd gevolgd en erover ingesproken, waar en wanneer dat mogelijk of nodig was. We willen nu graag uw college adviseren over de keuze voor het realiseren van Beter Bereikbaar Wageningen.

We adviseren u om te kiezen voor het Alternatief Bestaande Route (ABR). Hieronder presenteren we onze redenering en argumenten.

Mobiliteitsbeleid provincie en WUR

In uw recent gepubliceerde "Visie voor een bereikbaar Gelderland" zet u als college van GS fietsmobiliteit en het gebruik maken van slimme "hubs" centraal. Mensen kunnen op die hubs gemakkelijk overstappen (van de fiets naar een elektrische deelauto of op de bus naar een treinstation en weer verder) en daar kunnen ook goederen gemakkelijk van het ene naar het andere transportmiddel overgeslagen worden. Automobiliteit is in uw visie niet primair en wordt als een middel voor lange afstanden beschouwd.

Een van de belangrijke mobiliteitsvraagstukken in de regio Foodvalley is volgens deze visie de duurzame bereikbaarheid van de Campus in Wageningen.

De belangrijkste werkgever van Wageningen, de WUR, heeft in 2019 een eigen "Mobiliteitsvisie 2030"[1] gepubliceerd. Dit is de basis voor het duurzame mobiliteitsbeleid van WUR met als voorkeursvolgorde:

1) minder verplaatsingen,
2) overstappen naar duurzamer vervoer, en
3) efficiënt en schoon vervoer.

WUR en mobiliteit in 2030 betekent volgens deze nota dat Iedereen die dicht bij de werk- of studieplek woont op de fiets gaat. Het aantal parkeerplekken op de Campus zal in 2030 zijn verminderd, omdat er minder mensen met de auto komen. Het streven van de WUR is, dat dan 55-60% van de medewerkers naar het werk fietst, dat 10-18% van de medewerkers met het OV reist, niet meer dan 25-30% van de medewerkers met de auto gaat en dat 8-10% van hen regelmatig carpoolt. Van medewerkers die met de auto naar het werk gaan, werkt 70-75% minimaal 1 dag in de week thuis. Overigens blijkt uit een enquête in 2012 dat toen 57% van de medewerkers normaal gesproken met de fiets naar het werk ging. In 2015 was het gebruik van de fiets helaas afgenomen tot 52% en van de auto toegenomen tot 39%. Dit laat zien, dat er actief beleid en stimuleringsmaatregelen nodig zijn om de richting op te gaan van meer fietsgebruik en meer slim openbaar vervoer.

Conclusie: het streven van de provincie Gelderland en de WUR is om de automobiliteit te verminderen ten gunste van fietsen en openbaar vervoer. Dat moet volgens ons dan ook leidend zijn in de besluitvorming over de bereikbaarheid van de Campus.

[1] www.wur.nl/nl/show/Mobiliteit.htm

Doelstelling Beter Bereikbaar Wageningen

De mobiliteitsvisie die de provincie in 2020 heeft opgesteld met prioriteit voor fietsverkeer zal in de komende jaren zijn weerslag moeten krijgen in de verkeersontwikkeling. Dat geldt natuurlijk ook voor het project Beter Bereikbaar Wageningen (BBW) dat begonnen is in 2012 maar nu naar onze mening zal moeten aansluiten bij de duurzame mobiliteitsplannen van de provincie en de WUR met een accent op fiets en openbaar vervoer. In dat licht moet volgens ons ook het nut en de noodzaak van een eventuele nieuwe dan wel verbeterde weg tussen Ede en Wageningen worden beschouwd. Naar aanleiding van kritiek van de Commissie mer op de NRD heeft de provincie voor het project BBW als doelstelling gedefinieerd:

"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".

Het project BBW heeft zich in de afgelopen jaren vooral gericht op de aanleg van een weg rond de Campus. Na nieuwe tellingen in 2018 is het Alternatief Bestaande Route (ABR) toegevoegd. Het project BBW is bij uitstek een project dat zich zou moeten concentreren op wat men in de logistiek "the last mile" noemt- i.e. het laatste deel van de weg die een werknemer of leverancier af moet leggen naar de Campus.

Autogebruik Campus Wageningen en WUR

Op de Wageningen Campus is het autogebruik van medewerkers relatief hoog volgens het mobiliteitsonderzoek van de WUR (2016). De automobiliteit op de Wageningen Campus is 39% voor medewerkers en 5% voor de studenten, van wie 4% bestuurder en 1% als passagier. Voor 39% van de WUR medewerkers is de auto het hoofdvervoermiddel; 34% is bestuurder en 5% van de medewerkers rijdt samen of "carpoolt". Dit is hoog vergeleken met andere universiteiten. De Uithof/Utrecht Science Park, die – qua bereikbaarheid - tot voor kort vergelijkbaar was met de Wageningen Campus, heeft een automobiliteit van 23% voor medewerkers en 3% voor studenten. In de afgelopen jaren is er het aantal autoritten met 10% verminderd. Ook andere universiteiten hebben een veel lagere automobiliteit. In 2016 zat de Radboud Universiteit door gerichte maatregelen al op 17% automobiliteit. De ervaring leert dat indien tijdig wordt begonnen met het implementeren van mobiliteitsbeleid, forse reducties in autogebruik gehaald kunnen worden. Het eigen mobiliteitsonderzoek van de WUR uit 2016 geeft aan dat "22% van de medewerkers die nu met de auto naar het werk reizen ook voor een andere vervoersoptie kunnen kiezen". Deze 22% komt overeen met ca 8% van de spitsritten, die naar en vanaf de Campus gaan.

De ladder van Verdaas is hulpmiddel om het uitbreiden van infrastructuur zo veel mogelijk uit te stellen. In het project BBW is echter niet of nauwelijks getracht de stappen 1 t/m 5, (mobiliteitsmaatregelen en ander niet-infrastructurele maatregelen) volledig in te vullen en toe te passen, maar er is direct een plan voor nieuwe infrastructuur gemaakt. Op 30 september 2019 is op het gemeentehuis van Wageningen een convenant getekend tussen alle betrokken werkgevers op de Campus[2]. De realisering hiervan is in een beginfase en de effecten zijn natuurlijk nog maar beperkt zichtbaar. Er is een begin gemaakt met de uitvoeringsagenda van de WUR. Deze gaat de komende jaren inzetten op:

[2] https://wageningen.nieuws.nl/foodvalley/27163/werkgevers-stimuleren-duurzaam-vervoer-met-mobiliteitsconvenant/

1. Stimuleren (elektrisch) fietsen;
2. Stimuleren openbaar vervoer;
3. Verder ontmoedigen van de auto voor woon-werkverkeer en dienstreizen;
4. Faciliteren van alternatieven voor vliegreizen en andere dienstreizen;
5. Verduurzamen van vervoersopties

Zoals hiervoor aangegeven laten de voorbeelden van andere universiteiten zien, dat het goed mogelijk is om met een beperkt aantal maatregelen een hogere reductie te bereiken dan de in het MER genoemde 3-5% reductie van de spitsritten (p. 42 van het MER).

Conclusie: met een actief mobiliteitsbeleid conform de doelstellingen van de provincie Gelderland, WUR, en de gemeente Wageningen kan het autoverkeer naar en van de Campus aanzienlijk worden teruggedrongen. Het is noodzakelijk om alle maatregelen die horen bij dit actief mobiliteitsbeleid in de bereikbaarheidsplannen op te nemen. Daarmee zal een aanzienlijk hogere reductie van de automobiliteit bereikt worden.

Bereikbaarheid van de Campus binnen Foodvalley

Daar waar mogelijk wordt in het project BBW een harde kwantitatieve grens gehanteerd, waarboven een alternatief wel of niet voldoet. Zoals de Commissie mer in haar advies van 24 juni 2020 opmerkt geldt voor de provincie bij 'doorstroming' als harde grens dat de reistijd in de spits maximaal 50% hoger mag zijn dan de gemiddelde reistijd. Dat betekent dat een marginaal verschil (b.v. 1,47 of 1,51) uitmaakt of een alternatief met '+' of '-' wordt beoordeeld, terwijl het absolute verschil minimaal is. Ook blijkt volgens de Commissie mer dat het gebruikte model al een grotere foutmarge heeft dan de gepresenteerde verschillen en afwijkingen.

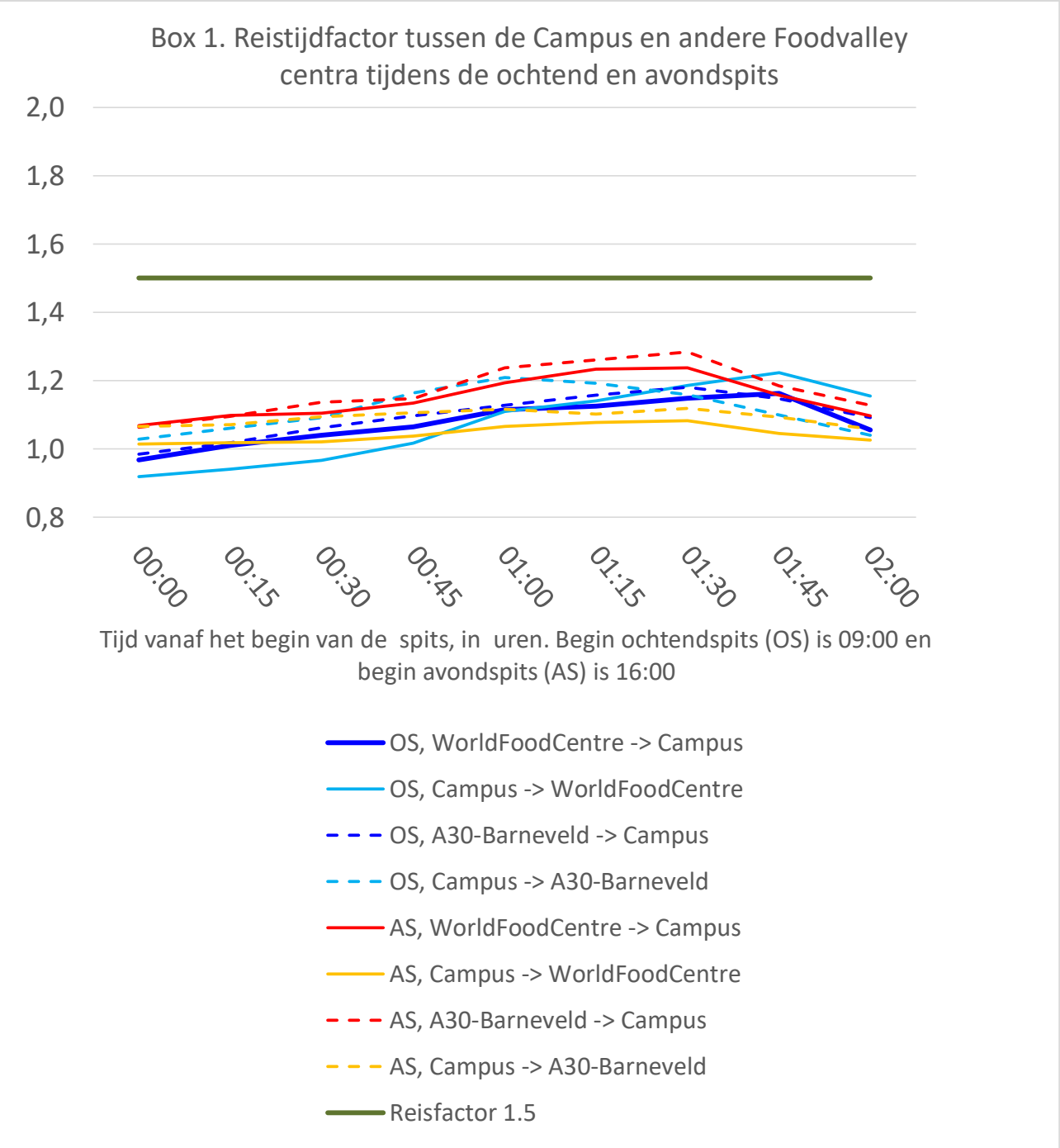
Om het belang van een betere verbinding te beoordelen hebben we in samenwerking met een derde reistijden gemeten m.b.v. Google Maps. De gegevens en berekeningen zijn gebaseerd op tellingen gedurende 20 werkdagen in januari en februari 2020, waarbij tussen 7 uur 's ochtends en 6 uur 's avonds om het kwartier werd gemeten.

Op basis hiervan blijkt de bereikbaarheid van de Campus per auto binnen Foodvalley goed te zijn. Tijdens de spits is de reistijdfactor tussen enerzijds de Campus en anderzijds Barneveld of het World Food Centre in Ede maximaal 1.1 tot 1.3 (zie Box 1).

Conclusie: De problematiek van de bereikbaarheid van Wageningen lijkt een lokaal probleem te zijn, met een duidelijk zwaartepunt bij de rotonde bij de Campus.

De verkeersontwikkeling in de afgelopen jaren

Het kan natuurlijk zijn, dat het noodzakelijk is een nieuwe weg aan te leggen, omdat de verkeerssituatie lokaal onhoudbaar dreigt te worden. Dat kost geld, leidt tot milieubelasting en ruimtebeslag en vergt daarom een goede onderbouwing. Daarom is het belangrijk de cijfers van het verkeer op de N781, de verkeersontwikkeling en het onderliggende verkeersmodel goed te evalueren.



De provincie voorspelt sinds 2012 een forse groei in het verkeer in en rond Wageningen. Tot nu toe laten de telgegevens van de provincie zelf op de N781, traject Droevendaalsesteeg-Kierkamperweg, geen tot weinig groei zien. Deze provinciale cijfers laten zien, dat er tussen 2000-2020 een gemiddelde jaarlijkse groei is van 0,39% op werkdagen. Na 2010 is het verkeer niet meer boven het gemiddelde van 2008-2010 van 21533 mvt per werkdag gekomen maar is min of meer stabiel met een gemiddelde van 20377 mvt per werkdag. Toch gaat de provincie in het laatste verkeersmodel uit van 15% groei tussen 2018-2030; dat is 1,25% gemiddelde groei per jaar. In 2016 constateerde ook de gemeenteraad van Wageningen, dat het autoverkeer de afgelopen jaren (vóór 2016) was afgenomen en dat de intensiteit 10% lager was dan in de rapporten van de provincie/RHDHV. Op basis van cijfers van de provincie op telpunt Droevendaalsesteeg-Kierkamperweg kan ook nu nog de

conclusie getrokken worden dat er nauwelijks een stijgende trend te constateren is in het verkeer op werkdagen.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft onlangs (2020) een rapport gepubliceerd “Mobiliteit en de coronacrisis”. Naar aanleiding van dit rapport zegt directeur Arjen ’t Hoen dat het “zo kan zijn dat we, wat het wegverkeer betreft, pas in 2025 weer op het niveau van 2019 zitten”. Het KiM verwacht dat een groter aandeel (27% meer) van de mensen blijft thuiswerken en een groot aandeel met de fiets (20% meer) blijft reizen. Dit heeft grote gevolgen voor de automobiliteit en filedruk.

Conclusie: Het gemotoriseerd verkeer op de N781 is tussen 2011 en 2020 niet toegenomen en er is op basis van deze verkeersontwikkelingen en maatschappelijke ontwikkelingen geen reden te verwachten dat in de komende jaren het verkeer op de N781 sterk zal toenemen.

Het verkeersmodel

Naar aanleiding van vernieuwde landelijke toekomstscenario’s, de ingebrachte zienswijzen op de NRD en het commentaar van de Commissie mer, heeft de provincie het verkeersmodel voor dit project geactualiseerd. De provincie gaat uit van het hoge sociaaleconomische scenario. We tekenen hierbij aan, dat Wageningen anders is dan veel andere steden door de samenstelling van de bevolking en omdat er relatief veel gebruik gemaakt wordt van de fiets en weinig van de auto.

De sociaal economische gegevens waarop het hoge scenario is gebaseerd komen voort uit de ambitie voor Foodvalley, zoals die neergelegd is in de omgevingsvisie Gaaf Gelderland, en waarop de ruimtelijke en economische programma’s van de gemeenten Wageningen en Ede zijn afgestemd.

Bij de evaluatie van het verkeersmodel kijken we naar de gebruikte sociaaleconomische gegevens en het verkeersmodel zelf. Bij de verkeerskundige beoordeling van BBW is gebruik gemaakt van het meest recente verkeersmodel, dat wordt beschreven in een Technische Rapportage (TR-2020). Dit nieuwe model is een duidelijke verbetering ten opzichte van eerdere modellen (TR-2018, TR-2014). Het laat echter nog wel enkele relevante afwijkingen zien t.o.v. mobiliteitsonderzoek van de WUR, de verkeerstellingen van 2018, en ook met de uitgangspunten van het model zelf, die we hieronder bespreken.

1) **De automobiliteit op de Campus en Born Oost.** In het model 2030H is de toename van het verkeer naar en van de Campus (47%) aanzienlijk hoger dan te verwachten op basis van de toename van het aantal arbeidsplaatsen (30%). Volgens het verkeersmodel gaat op de Born Oost de toename van 1000 arbeidsplaatsen gepaard met een toename van 1200 motorvoertuigen (mvt) per etmaal. Hier neemt dus de verkeersbelasting harder toe dan het aantal arbeidsplaatsen. Dit is niet in overeenstemming met de resultaten van het mobiliteitsonderzoek van de WUR, waarin 34% van de werknemers als bestuurder naar het werk gaat en de resultaten van de verkeerstellingen van 2018. De discrepantie is te groot om verklaard te worden door bezoekers en toeleveranciers. Schattingen op basis van bestaande gegevens geven aan dat de toename van het verkeer 60% lager zal zijn dan in het verkeersmodel. Voor de Campus en Born Oost samen lijkt de toename van het verkeer circa 1200 mvt/etmaal te hoog te zijn. Rekening houdend met de verdeling over dagdelen (ochtend- en avondspits, restdag) en routes betekent dit voor de

Nijenoord Allee dat de verkeersbelasting tijdens de spitsen hierdoor circa 6.7% lager zal zijn dan in het model.

2) **Telgegevens en het verkeersmodel.** In het voorjaar van 2018 zijn door de provincie Gelderland gedurende twee weken een groot aantal tellingen uitgevoerd in Wageningen voor de actualisatie van het verkeersmodel. De tellingen betroffen 56 tijdelijke telpunten, én vijf vaste telpunten op de N781 (3x) en de N225 (2x). De tellingen van de 56 tijdelijke telpunten heeft de provincie publiek gemaakt, en de tellingen van de vaste telpunten op de N781 heeft de provincie afgelopen maart met ons gedeeld. Deze vaste telpunten liggen opeenvolgend tussen de A12 en de Droevendaalsesteeg. Het telpunt bij de Droevendaalsesteeg functioneert als schakelpunt met het eerst volgende tijdelijke telpunt op de N781, vlak na de Droevendaalsesteeg. Deze telgegevens zijn vergeleken met de verkeersbelasting in het basisjaar 2018 van het geactualiseerde verkeersmodel. Voor de 56 tijdelijke telpunten ligt de gemodelleerde verkeersbelasting zeer dicht bij de tellingen van de vaste telpunten. Bij twee van de drie vaste telpunten, namelijk de twee die het dichtst bij de A12 liggen, is er grote overeenkomst tussen de gemodelleerde verkeersbelasting en de originele tellingen maar wijkt de verkeersbelasting per etmaal in het model statistisch significant af. Uit deze analyse blijkt dat de correctiefactor van de provincie nauwgezet is toegepast voor de tellingen van alle tijdelijke telpunten, maar tenminste deels achterwege is gebleven bij de tellingen van de vaste telpunten van de N781. Dit heeft tot gevolg dat de verkeersbelasting voor het basisjaar 2018 7.4% te hoog is, en daarmee ook voor het model 2030-Hoog. Dit heeft invloed op de doorstroming en robuustheid van zowel de Campus Route als het ABR.
3) **De groei in arbeidsplaatsen op de Campus.** De technische rapportage onderscheidt diverse groeicomponenten, waaronder de ”Algemene groei arbeidsplaatsen onderwijs en onderzoekscentra op Campus van 5%”. Op basis van de in 2018 aanwezige arbeidsplaatsen (4.997) op de Campus komt een groei van 5% neer op 249 arbeidsplaatsen. Echter, In het model zijn voor de algemene groei 472 arbeidsplaatsen opgenomen, dus 223 te veel. Correctie hiervoor vertaalt zich in een 9% lagere groei van de automobiliteit van en naar de Campus, en bij de Nijenoord Allee in een circa 1.5% lagere verkeersbelasting tijdens de spitsen.
4) **De rol van de Churchillweg als ontsluitingsweg.** De betekenis van de Churchillweg als ontsluitingsweg van de wijken Roghorst en Tarthorst is in de loop van de tijd verminderd. Dat blijkt uit een vergelijking tussen het verkeersmodel van 2012 en de verkeerstellingen van 2018. Deze vermindering is niet onderkend in het nieuwe verkeersmodel. Hierdoor is in het verkeersmodel de verkeersbelasting op de Nijenoord Allee tijdens de spits 11% tot 13% te hoog (tracé Mansholtlaan-Churchillweg). Correctie hiervoor geeft een betere doorstroming bij het meest kritieke kruispunt op de Nijenoord Allee en verbetert overigens ook de fietsoversteekbaarheid van de Nijenoord Allee bij de Churchillweg-Bornsesteeg.
5) **De automobiliteit op en naar het Business & Science Park.** Op het Business & Science Park (BSP) neemt het aantal arbeidsplaatsen volgens het verkeersmodel met 1,000 toe, en de verkeersbelasting met minimaal 975 mvt/etmaal (de technische rapportage is niet consistent voor de gegevens van de betreffende zone). Op basis van de automobiliteit op de Campus, wordt slechts een toename van circa 478 mvt/etmaal verwacht, dus 497 mvt/etmaal minder. Afhankelijk van het wegvak komt

dit neer op een 6%-12% lagere verkeersbelasting op het traject Kortenoord Allee – rotonde Droevendaalsesteeg.

6) **Het doorgaande verkeer.** Om na te gaan of de hoeveelheid doorgaand verkeer in het verkeersmodel goed wordt gemodelleerd, is een vergelijking gemaakt met tellingen uit een kentekenonderzoek uit 2017. Het blijkt, dat de hoeveelheid doorgaand verkeer tijdens de avondspits op de N781 van de A12 naar de A50 bij de tellingen ruim twee keer zo hoog is als op basis van het model verwacht zou worden: 320 mvt/spits bij de tellingen, en 130 mvt/spits in het gehanteerde model. Dit verschil is statistisch significant (T-waarde 5.6). Als het doorgaande verkeer feitelijk hoger is dan het model aangeeft, dan is de hoeveelheid bestemmingsverkeer minder. Met deze verandering in de samenstelling van het verkeer, veranderen er ook routekeuzes in het model. Bij het kruispunt Mansholtlaan-Nijenoord Allee gaat doorgaand verkeer van de N781 rechtdoor, terwijl bestemmingsverkeer merendeels afslaat naar de Nijenoord Allee (54% in 2012). Dit heeft tot gevolg dat in verkeersmodel tijdens de avondspits, de verkeersbelasting op de Nijenoord Allee ruim 6% te hoog is voor het basisjaar 2018.

Conclusie: de verkeersbelasting wordt in het verkeersmodel voor de spits 9-29% te hoog ingeschat.

Tabel 1 Reistijdverhouding ochtendspits (A) en avondspits (B) referentiesituatie 2030 Hoog, Campusroutevarianten 1 en 2 en ABR conform het MER en in de laatste kolom de berekende reducties hierop in de verkeersbelasting voor het model 2030 Hoog na toepassing van een aantal correcties. Er is nog geen rekening gehouden met het mogelijk ontbreken van de gewenste correctie van de verkeerstellingen. De gepresenteerde reducties kunnen dus mogelijk nog iets hoger worden.

	Traject	2030 Hoog	CR var 1 (& 3 & 6)	CR var 2 (& 4 & 5)	ABR	Bandbreedte verkeersreductie bij de onderliggende tracés
A	A) A12 — Nijenoord Allee	3,77	1,20	1,25	1,21	12% - 23%
	B) Nijenoord Allee — A12	1,45	1,12	1,15	1,22	3% - 14%
	C) A12 — Campusterrein	2,43	1,16	1,19	1,19	13% - 23%
	D) Campusterrein — A12	1,09	1,11	1,06	1,10	3% - 10%
	E) A12 — Mondriaanlaan	2,74	1,15	1,23	1,21	12% - 25%
	F) Mondriaanlaan — A12	1,47	1,27	1,24	1,24	3% - 20%
B	A) A12 —Nijenoord Allee	2,10	1,47	1,23	1,51	12% - 19%
	B) Nijenoord Allee — A12	1,86	1,20	1,14	1,55	10%-22%
	C) A12 — Campusterrein	1,73	1,38	1,14	1,35	12% - 16%
	D) Campusterrein — A12	2,17	1,35	1,36	1,59	10 - 22%
	E) A12 — Mondriaanlaan	1,73	1,47	1,20	1,40	12% - 29%
	F) Mondriaanlaan — A12	1,60	1,26	1,26	1,42	10%-22%

In het verkeersmodel 2030-Hoog voldeed het ABR tijdens de avondspits bij drie routes (n.l. A, B en D) net niet aan de provinciale streefwaarde van 1.5 (Tabel 1). Bij 10% extra verkeersgroei voor 2040 geven deze (en andere routes) problemen (MER tabellen 5-3 en 5-4). Als we het verkeersmodel voor de zes hiervoor besproken afwijkingen corrigeren, wordt de verkeersbelasting dermate sterk verlaagd, dat voor het ABR de reistijdverhouding bij alle routes onder de 1.5 blijft. Mogelijk blijven in 2040 zelfs alle reistijdverhoudingen bij het ABR onder de 1.5. Dat is zeker het geval als ook rekening wordt gehouden met de 5% reductie in

verkeersbelasting die de provincie mogelijk acht t.g.v. vroege stappen in de Ladder van Verdaas, waaronder de effecten van het mobiliteitsbeleid van de provincie, WUR en gemeente.

Conclusie: Het ABR voldoet aan door de provincie gestelde criteria voor doorstroming in 2030 (scenario Hoog) en robuustheid voor 2040 wanneer gecorrigeerd wordt voor de in het verkeersmodel te hoog ingeschatte verkeersbelasting.

Conclusies verkeer en mobiliteit

Op basis van de hiervoor gegeven analyse blijkt dat het autoverkeer de afgelopen jaren nauwelijks is gegroeid. Toch zijn de door de provincie gehanteerde groeiprognoses voor het verkeer tot 2030 zoals gebruikt voor het MER zeer ambitieus. Maar ook als deze prognoses bewaarheid zouden worden, dan kunnen nog steeds binnen de bestaande infrastructuur oplossingen gevonden worden: in de stappen 1 t/m 6 van de Ladder van Verdaas zijn oplossingen te vinden. Dit betekent dat in de systematiek van de Ladder van Verdaas stap 7 niet genomen hoeft te worden. Het ABR blijft binnen de reistijdverhouding van 1.5 in het scenario 2030 Hoog, zowel in de avond- als de ochtendspits en voldoet dus aan de doorstroomeisen.

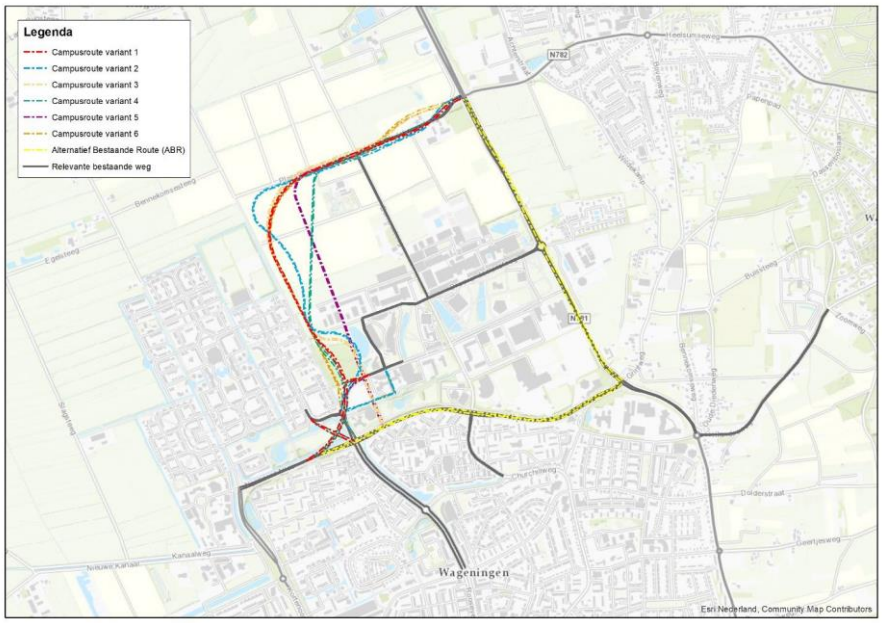
Volgens de provincie wordt het leeuwendeel van het verkeersprobleem veroorzaakt door woon-werkverkeer naar en van de Campus. Echter, indien ook nog gekozen wordt voor een westelijke inprikker voor de Campus kan het verkeer op de Nijenoord Allee tussen de Rooseveltweg en de Mansholtlaan nog verder afnemen. Dat kan in belangrijke mate de hinder verminderen voor de Tarthorst en de Roghorst.

De werkgevers zullen wel het mobiliteitsconvenant voortvarend moeten invullen met zoete en zure maatregelen om hun medewerkers tot ander gedrag te bewegen.

De milieueffecten van het project BBW

In het MER zijn alle milieuaspecten van het ABR en van de Campusroutevarianten op een rij gezet. De beoordeling van de milieueffecten van de verschillende Campusroutevarianten, die volgens het rapport als verkeersoplossing ook deels uitwisselbaar zijn, is niet eenvoudig, omdat er nog geen keuzen worden gedaan. Dat betreft met name de factoren die invloed hebben op de wijk Noordwest en de voetbalvelden van ONA (geluid, fijnstof, gezondheid). Daarvoor is de afstand van de variant tot de wijk belangrijk. Die is voor de diverse Campusroutevarianten verschillend. Wat betreft de invloed op natuur en landschap (stiltegebied, habitat- en soortenverstoring) zijn de effecten van de verschillende varianten van de Campusroute redelijk vergelijkbaar. Voor de ABR ligt het tracé vast en is de beoordeling beter uit te voeren (Zie figuur 1).

Ook op basis van de milieueffecten, zoals die in het MER zijn weergegeven en additionele informatie over milieueffecten en adviseren we om te kiezen voor het Alternatief Bestaande Route. We lichten dat in het volgende toe.



Figuur 1. Het ABR en de verschillende Campusroute varianten.

Ruimtebeslag in het park Noordwest

Wat niet in het MER is besproken, maar wel voor Wageningen zeer relevant is, is de extra ruimte die Campusroute tracés 1 en 4 claimen in het park Noordwest. Deze ruimteclaim concurreert met het huidige gebruik. Ongeveer de helft van het park verandert bij deze tracévoorstellen in een kruispunt van de Campusroute met de Mondriaanlaan. De huidige functie van het park is recreatieruimte voor de omwonenden. Dat zijn in ieder geval de bewoners van Noordwest, de Weiden en de studentenflat Dijkgraaf. Daarnaast wordt het terrein intensief gebruikt voor sportbeoefening door scholen, vakantiewerk en zeker nu in de tijd van Corona ook door sportverenigingen. Het is essentiële leefruimte voor de omwonenden.

Gebruik van het park Noordwest op een donderdagavond in Coronatijd

Conclusie: Het park Noordwest vormt een essentieel onderdeel van de leefruimte van de inwoners van dit deel van Wageningen en kan niet zomaar opgeofferd worden aan de aanleg van een weg.

Geluidsbelasting

Geluidseffecten op de omgeving en het geluidbelasting oppervlak maken inzichtelijk wat het invloedgebied is van het wegverkeerslawaai op de omgeving. Volgens de berekeningen

(MER, bijlage 14) vallen de huizen langs de Dijkgraaf bij de meeste Campusvarianten binnen de 55dB contour maar zijn er geen berekeningen gedaan voor de gevelbelasting. Voor het dagverblijf, dat aan de Dijkgraaf ligt, wordt op p. 395 wel een geluidsbelasting gegeven. Deze is tussen 48 en 59 dB op de oostgevel.

Conclusie: de geluidbelasting op de gevels langs de Dijkgraaf en Mondriaanlaan in Noordwest is niet gemeten, maar de geluidbelasting op de gevel van het kinderdagverblijf indiceert een te hoge belasting.

Het geluidbelaste oppervlak wordt in het MER als criterium voor verstoring in natuur- en recreatiegebieden gehanteerd. In het MER is aangegeven dat de 42 dB contourlijn 200-400 meter ten noorden van de Plassteeg reikt, dus tot in het stiltegebied. De Dijkgraaf en het stiltegebied van het Binnenveld (Plassteeg-Bennekomsesteeg) vormen een belangrijk recreatiegebied voor inwoners van Wageningens om te wandelen, te fietsen en vogels te kijken[3].

Conclusie: de geluidseffecten op de omgeving hebben een grote invloed op het medegebruik van het stiltegebied. Dit effect geldt voor alle Campusroutevarianten.

Natuur, landschap en cultuurhistorie

Een belangrijke overweging voor veel inwoners van Wageningen en ook voor de aanwonenden van en nabij de Dijkgraaf is het effect van infrastructuur op natuur, landschap en onze leefomgeving. Die is voor alle Campusroute varianten negatief tot zeer negatief en neutraal tot licht negatief (amoveren boerderij langs de Mansholtlaan) voor het ABR. Voor alle Campusvarianten geldt, dat de tracés gepland zijn door een voor Nederland belangrijk leefgebied van patrijzen. De patrijs gaat in aantal achteruit en is via de Europese Vogelrichtlijn beschermd onder Annex II en Annex III. De soort is op de Nederlandse Rode Lijst als kwetsbaar vermeld en geschrapt van de lijst met bejaagbaar wild. Vervanging van hun habitat moet ongeveer drie jaar voor de ingreep gebeuren om habitatherstel en aanpassing aan veranderingen te laten plaatsvinden[4]. Ook komt er de buizerd voor, waarvan het nest jaarrond is beschermd. Daarnaast komt er de beschermde en rode lijst soort gele kwikstaart voor. In en rond het Dassenbos komen diverse soorten vleermuizen voor en ook deze hebben een status van beschermde soorten. Voor de grootoorvleermuis dient vooraf aan de ingreep vliegroutes worden aangelegd. Zoals aangegeven in het MER (p265) dient waar voortplantingslocaties van de sleedoornpage verloren gaan, gefaseerd nieuwe locaties te worden aangelegd (dit vergt minimaal twee jaar).

Conclusie: De aanleg van de Campusroutevarianten heeft ernstige gevolgen voor een aantal beschermde diersoorten, waaronder de populatie patrijzen en de gele kwikstaart in het Binnenveld, vliegroutes en verblijfplaatsen van grootoorvleermuizen en meerdere locaties voor ei-afzetting van de sleedoornpage. De mitigerende maatregelen die nodig zouden zijn voor een keuze voor een van de Campusroute varianten vertraagt de verbetering van de bereikbaarheid met minimaal 2-3 jaar.

Daarnaast is het Dassenbos het laatste restant van een reeks broekbossen die in de westelijke kwelzone van de Veluwe lag aan weerszijden van de Bornsesteeg. Het is altijd een hakhoutbos geweest, zoals de meeste bossen, maar de boslocatie is zeker 250 jaar oud en

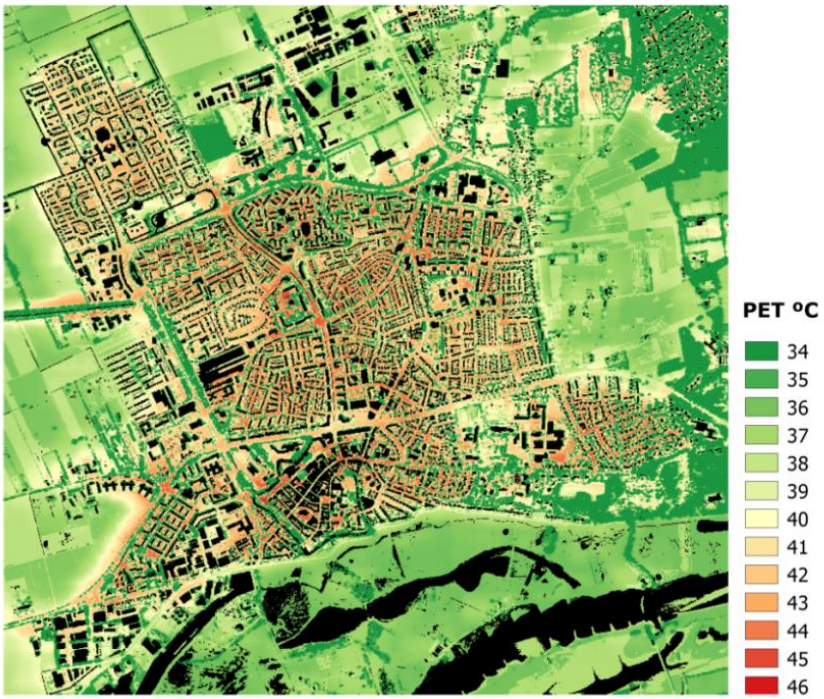
[3] De Wageningse afdeling van de Koninklijk Natuurhistorische Vereniging (KNNV) is de grootste van Nederland.
[4] https://www.vogelbescherming.nl/bescherming/wat-wij-doen/onze-boerenlandvogels/kerngebieden-en-projecten/partridge1

hoort daarmee tot één van de oudste van Nederland. Het functioneert tevens als vogeltrekstation en onderzoeklocatie van het NIOO-KNAW en het GIS lab van Wageningen University. Het bos is 4-5 ha groot en door haar vierkante vorm heeft het een stukje 'boskern'. In het centrum ervan is de is de invloed van de bosrandzone beperkt. Boshabitat is een toevluchtsoord voor van het bos afhankelijke soorten om te overleven in een gefragmenteerd landschap.

Conclusie: Het doorsnijden van het Dassenbos betekent een zeer ernstige aantasting van de cultuurhistorie, de landschapsecologische kenmerken van het gebied en van lopend onderzoek.

Klimaat en hittestress

Het Dassenbos en de brede boombeplanting op en rond de Campus heeft een verkoelend effect op de directe omgeving. Het doorsnijden van het bos zal dit effect deels teniet doen en kan niet gecompenseerd worden met jonge aanplant, maar vraagt om herplant van een vergelijkbaar stuk bos met volwassen bomen en een aantal (minimaal 3) jaren onderhoud[5].



Figuur 2. Gevoelstemperatuurskaart (fysiologisch equivalente temperatuur, PET) overdag voor Wageningen[6].

In het MER wordt gesteld, dat de 6 varianten van de Campusroute ten opzichte van het ABR minder hittestress op zullen leveren. Echter, door de Campusroute komt er meer asfalt en vermindert de bufferende werking van het Dassenbos (Figuur 2). Het wordt daardoor lokaal warmer. Voor het ABR wordt vrijwel geen nieuw asfalt aangelegd en geen bos of houtopstanden verwijderd. Zoals uit de hittestresskaart van het Kennisportaal Ruimtelijke Adaptatie (Figuur 2) kan worden geconcludeerd zal daardoor in tegenstelling tot wat in het

[5] www.boomtaxateur.nl
[6] (https://ruimtelijkeadaptatie.nl/stresstest/bijsluiter/hitte/informatie-maat/voorbeeld-pet-hittekaart/

MER staat het toegevoegde hitte-effect de Campusroutevarianten groter zijn. Het is daarom niet correct om de effecten van de Campusvarianten en het ABR gelijk te stellen in hun negatieve effecten op de natuur.

Conclusie: In tegenstelling tot de conclusie in het MER moet geconcludeerd worden dat de aanleg van de Campusroute via alle tracés negatieve veranderingen veroorzaakt in het ontstaan van hittestress en dit is niet of minder het geval bij gebruikmaking van het ABR.

Nitraatbelasting en natuurgebieden

In de Statenbrief van 17 december 2019 schrijft GS, dat de transitie naar duurzame mobiliteit onderdeel wordt van de integrale mobiliteitsvisie. Hieraan wordt in deze Statenbrief toegevoegd: vermindering van stikstofemissies daar waar mogelijk en effectief. De aanleg van de Campusroute, heeft invloed op de Natura2000 gebieden in de omgeving van Wageningen. Het project BBW staat op de Gelderse lijst met PAS projecten en heeft in ieder geval invloed op de N2000 gebieden Veluwe en Rijnuiterwaarden. Het zal, hoewel dat niet is opgenomen in de analyse, ook invloed hebben op de recent ingerichte Binnenveldse Hooilanden van 300 ha, dat een nat, venig en voedselarm gebied is, grotendeels ten zuiden van het wel in de analyse meegenomen N2000 gebied “Binnenveld” (0,37 ha) en op 2 km afstand van de Campusroutetracés. De Binnenveldse Hooilanden zijn via een Provinciaal Inpassings Plan (PIP) tot stand gekomen. Het MER concludeert al, dat het maximale planeffect binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden bij de Campusroute aanzienlijk hoger is dan bij het ABR. Dit zal toenemen indien ook met de mede door provinciale inspanning tot stand gekomen Binnenveldse Hooilanden rekening wordt gehouden.

Conclusie: Zowel de Campusvarianten als het ABR veroorzaken een toename van de stikstofdepositie op de Natura 2000 gebieden Veluwe en Rijntakken. Extra aandacht is nodig voor de depositie op het in ontwikkeling zijnde nieuwe natuurgebied Binnenveldse Hooilanden, dat op slechts 2 km ligt van de Campusroute varianten.

Algemene conclusie milieueffecten

Zowel de Campusroute varianten als het Alternatief Bestaande Route (ABR) hebben effect op de leefomgeving van de mensen die erlangs wonen en op het milieu (stiltegebied, fauna, flora en ecosystemen). Zowel de leefomgeving van de inwoners van Wageningen (wonen, slapen, recreëren) als de natuurlijke omgeving zijn belangrijk en moeten zoveel mogelijk ontzien worden. De Campusroutevarianten spreiden de effecten zodanig, dat er zowel langs de Nijenoord Allee als langs de Campusroute negatieve effecten zijn: beide vragen om maatregelen om die effecten te bestrijden. Een deel ervan, zoals de verstoring van het stiltegebied en de beschermde fauna is zeer moeilijk tot niet te bestrijden of te compenseren. Bij het ABR zijn de effecten alleen langs de Nijenoord Allee merkbaar, al zullen die lokaal groter zijn. Er zijn bij het ABR echter geen effecten, die niet te bestrijden zijn, omdat het hierbij vooral om geluidshinder en luchtverontreiniging gaat. Het is daarom verstandig om in te zetten op het ABR en daar goede, effectieve maatregelen te nemen ter bestrijding van negatieve effecten. Tegelijkertijd moet ingezet worden op een vermindering van de automobiliteit.